Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 177 (7502) | 29 июня 1938 г., среда | ЦЕНА 10 КОП.

Советская авиация одержала новую блестящую победу: летчик Владимир Коккинаки за 24 часа 36 минут пролетел по трассе Москва—Хабаровск—район Владивостока без посадки.

Да здравствуют гордые соколы нашей родины, сталинские питомцы, мужественные советские летчики!

Патриотизм и героизм

Радостные события переживает советская страна в эти дни. На выборах в Верховные Советы союзных и автономных республик сталинский блок коммунистов и беспартийных одержал новую блестящую победу—в РСФСР, ведущей республике Союза, голосовало 99,3 процента избирателей. За кандидатов блока коммунистов и беспартийных голосовало 99,3 процента избирателей, участвовавших в голосовании. В Украинской ССР, форпосте социализма, голосовало 99,62 процента избирателей, за кандидатов блока голосовало 99,55 процента избирателей, участвовавших в голосовании. В Белорусской ССР голосовало 99,65 процента избирателей, за кандидатов блока—99,19 процента избирателей, участвовавших в голосовании.

Дни всеобщего народного торжества отмечены новой блестящей победой славной советской авиации — один из лучших наших летчиков Владимир Константинович Коккинаки совершил блестательный скоростной перелет по трассе Москва—Хабаровск—район Владивостока без посадки, вписав новую замечательную страницу в историю советской и мировой авиации.

Победа сталинского блока коммунистов и беспартийных явилась прекрасным выражением монолитного единства советского народа вокруг партии Ленина—Сталина и советского правительства. Победа Владимира Коккинаки явилась еще одним ярким свидетельством силы и могущества нашей родины.

Голосуя за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных, советские избиратели голосовали за социализм, за народное счастье, за культурную, радостную и обеспеченную жизнь, за дальнейшие победы коммунизма.

Непобедимый сталинский блок коммунистов и беспартийных мог возникнуть лишь на основе монолитного единства советского народа. Он сложился и окреп в борьбе народа против власти капиталистов и помещиков, укрепился и закалился в годы социалистического строительства.

Товарищ Молотов говорил:

«Мы не просто разгромили врагов, мы построили новое государство, сложили новое общество, создали новый, советский народ.

Мы создали советский народ, где нет места эксплоататорам, где все граждане — трудящиеся, где, следовательно, у всего народа один общий интерес. Поэтому стало возможным говорить об избирательном блоке коммунистов с беспартийными рабочими и крестьянами, с беспартийными служащими и интеллигенцией. Завоевание это тем больше, что о таком союзе с беспартийными мы можем говорить как во всем Советском Союзе, так и в каждой советской республике в отдельности».

Великое единение советского народа делает нашу страну неприступной крепостью социализма. У нас миллионы советских патриотов. Граждане социалистического государства рабочих и крестьян любят свою родину-мать нежнейшей сыновней любовью. Никогда никому советский человек не даст в обиду свою родину, под прекрасным небом которой живется счастливо, дышится легко и свободно.

Родина! Когда мы произносим это слово, перед нами встают наши цветущие города, наши мощные социалистические фабрики и заводы, наши чудесные колхозные поля, дающие громадные урожаи. Нельзя не любить счастливую советскую страну, озаренную солнцем социалистической революции.

Советский патриотизм порождает героические дела. Во имя социалистической родины, во имя советского народа Чкалов, Байдуков и Беляков, Громов, Юмашев и Данилин совершили изумительные перелеты в Америку через Северный полюс.

Во имя родины Папанин, Федоров, Кренкель, Ширшов несли свою недреманную вахту на дрейфующей льдине, доказав еще раз всему миру, что нет на свете таких крепостей, которых не могли бы взять большевики.

Во имя родины и советского народа Владимир Коккинаки промчался с быстротой ветра сквозь необозримые пространства, сквозь тучи и бури к берегам Тихого океана, к крайнему форпосту советской земли. Советская машина, на крыльях которой было начертано гордое слово «Москва», блестяще выдержала испытание. Наша авиационная промышленность может гордиться тем, что выпускает машины, способные со стремительной быстротой преодолевать громадные пространства.

Победа Владимира Коккинаки — это победа всего советского народа. С мыслью о родине, о большевистской партии, о Сталине отправились Коккинаки и его мужественный штурман Брандинский в свой скоростной рейс.

За шесть минут до старта Коккинаки и Брандинский написали товарищу Сталину письмо, в котором выразили волновавшие их чувства:

«В момент старта наши мысли направлены к Вам—отцу и другу советских летчиков. Ваше имя—знамя советской авиации.

Уверены, что выполним с честью возложенное на нас высокое задание. Советские самолеты будут летать дальше всех, выше всех и быстрее всех. Тому порукой—готовность советских летчиков отдать все свои силы, знания и мастерство родине, своему великому народу».

Коккинаки и Брандинский с честью выполнили свое обещание, покрыв в одни сутки расстояние свыше 7.600 километров.

Сила нашей родины в том, что у нас тысячи и десятки тысяч героев, таких, как Громов и Чкалов, как Водопьянов и Коккинаки. Поэт Лебедев-Кумач отлично выразил настроение советского народа, сказав: «У нас героем становится любой».

По первому зову партии Ленина — Сталина и советского правительства на защиту матери-родины со всех концов слетятся тысячи, десятки тысяч, миллионы бесстрашных орлов и растерзают врага, осмелившегося напасть на нашу землю, неприкосновенную для фашистских хищников — любителей чужого добра.

Шум мощных моторов самолета Коккинаки, несомненно, встревожит тех наших соседей, которые замышляют войну против Советского Союза. Наша могучая страна может в любую минуту выставить столько быстроходных, мощных машин, сколько нам будет нужно для того, чтобы уничтожить любого противника, откуда бы он ни появился.

Героический перелет Коккинаки и Брандинского вызвал радость и ликование в сердцах советского народа.

Руководители партии и правительства во главе с товарищем Сталиным обратились с горячим приветствием к славным соколам нашей родины, победителям необозримых пространств:

«Горячо поздравляем вас с блестящим выполнением правительственного задания.

Героический перелет Москва — Хабаровск — район Владивостока, покрывший свыше 7.600 километров труднейшего пути в течение 24 часов и 36 минут, вписывает новую замечательную страницу в историю советской и мировой авиации.

Трудящиеся Советского Союза гордятся вашей победой.

Обнимаем вас и жмем ваши руки».

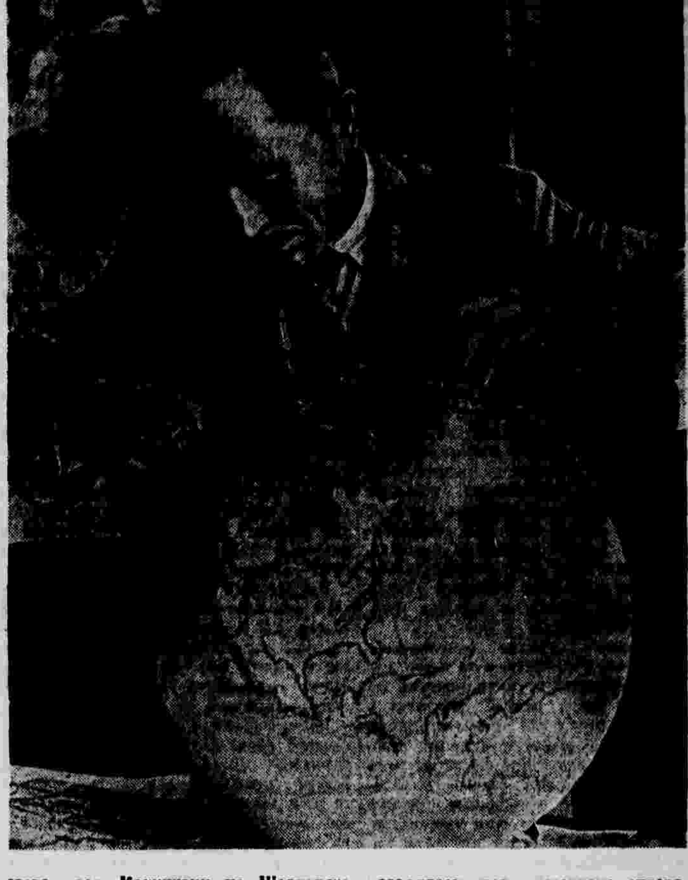
Этот теплый отеческий привет—голос всего нашего великого народа.

Патриотизм советских людей творит чудеса. Каждый прожитый год вплетает новые лавры в венок славы нашего отечества. Немало совершено подвигов, а впереди у нас—еще новые победы. Советская страна смело смотрит в лицо будущему, ибо будущее — в наших руках, оно принадлежит нам, и только нам. Советский народ, руководимый партией Ленина — Сталина, воодушевленный идеями коммунизма, является авангардом трудящихся всего мира.

Радостно сознавать себя сыном социалистической родины. Радостно трудиться на благо народа, во славу социализма.

Вот почему советские люди полны пламенных патриотических чувств, вот почему наша жизнь насыщена героизмом.





Беспосадочный перелет Москва—Хабаровск—район Владивостока. На снимках: слева—тов. Коккинаки на Щелковском аэродроме перед стартом; справа—штурман А. М. Брандинский изучает маршрут перелета.

Фото С. Коршунова.

СООБЩЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ БЕСПОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА МОСКВА—ХАБАРОВСК—РАЙОН ВЛАДИВОСТОКА.

Вылетевший 27 июня в 8 часов 36 минут со Щелковского аэродрома (вблизи г. Москвы) в беспосадочный перелет по маршруту Москва — Хабаровск — район Владивостока экипаж в составе летчика Коккинаки В. К. и штурмана Брандинского А. М. на двухмоторном самолете «Москва» конструктора Ильюшина С. В. блестяще выполнил поставленное задание и 28 июня в 9 часов 12 минут по московскому времени благополучно произвел посадку в Спасске в 155 километрах от Владивостока.

Трасса воздушного пути Москва — Хабаровск и далее до места посадки в Спасске равна по прямой 6.850 километров. Фактически пройдено за 24 часа 36 минут свыше 7.600 километров при средней скорости — 307 километров в час.

Перелет происходил по прямой линии Москва — Киров — Чердынь — Ванавара — Бодайбо — Зея — Хабаровск и далее в район Владивостока.

Трасса полета проходила по неисследованной местности, над тундрой и тайгой. Полет осуществлен в чрезвычайно тяжелых метеорологических условиях. За весь путь экипаж видел землю только на протяжении 1.000 километров, остальной путь пройден за облаками и в облаках. Высота полета колебалась от 30 до 7.000 метров. При подходе к Хабаровску самолет «Москва» встретил мощный грозовой фронт с облачностью до земли. Выход из облаков в горных условиях стал невозможным. Обойдя грозовой фронт, экипаж вышел к берегу моря, где пробил облака и продолжил полет по намеченному маршруту. Материальная часть самолета после посадки находится в полной исправности. В баках самолета осталось еще 500 килограмм горючего. Самочувствие отважных летчиков хорошее.

Героический экипаж самолета «Москва» вписал блестящую страницу в историю Советской и мировой авиации.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ.

ИЗ СПАССКА, 28. VI. 38 г.

МОСКВА, КРЕМЛЬ

Товарищам СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, КАГАНОВИЧУ, ВОРОШИЛОВУ, ЕЖОВУ.

Перелет Москва—Владивосток выполнен за одни сутки.

Летчик КОККИНАКИ.
Штурман БРЯНДИНСКИЙ.

ИЗ СПАССКА, 28. VI.

МОСКВА, КРЕМЛЬ

Товарищам СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ.

Ваше доверие оправдал, задание выполнил.

КОККИНАКИ.

ВЛАДИВОСТОК

Т.т. В. Коккинаки, А. Брандинскому.

Горячо поздравляем вас с блестящим выполнением правительственного задания.

Героический перелет Москва—Хабаровск—район Владивостока, покрывший свыше 7.600 километров труднейшего пути в течение 24 часов и 36 минут, вписывает новую замечательную страницу в историю советской и мировой авиации.

Трудящиеся Советского Союза гордятся вашей победой.

Обнимаем вас и жмем ваши руки.

И. СТАЛИН
В. МОЛОТОВ
К. ВОРОШИЛОВ
М. КАЛИНИН
Л. КАГАНОВИЧ
А. МИКОЯН
А. АНДРЕЕВ
А. ЖДАНОВ
Н. ЕЖОВ
Н. ХРУЩЕВ
М. КАГАНОВИЧ
А. ЛОКТИОНОВ

Сообщение Центральной избирательной комиссии об общих итогах выборов в Верховный Совет РСФСР

По РСФСР имеется 93.927 избирательных участков и 727 избирательных округов по выборам в Верховный Совет РСФСР.

Выборы происходили 26 июня 1938 года с 6 часов утра до 12 часов ночи.

27 июня к 12 часам ночи окружные избирательные комиссии зарегистрировали избрание всех 727 депутатов в Верховный Совет РСФСР.

Все избранные депутаты являются кандидатами блока коммунистов и беспартийных.

В Центральную избирательную комиссию поступили данные об итогах голосования от всех 727 избирательных округов.

Подсчет количества избирателей, принимавших участие в голосовании, в основном закончен, если не считать ряда наиболее отдаленных участков.

По РСФСР было зарегистрировано 60.368.858 человек, имеющих право голоса на выборах в Верховный Совет РСФСР. Результаты подсчета голосования показали, что из этого количества избирателей приняло участие в голосовании 59.936.715 человек, что составляет 99,3% от общего количества граждан, пользующихся правом голоса.

Во всех избирательных округах по выборам в Верховный Совет РСФСР за кандидатов блока коммунистов и беспартийных голосовало 59.542.993 человека, что составляет 99,3% всего числа избирателей, участвовавших в голосовании.

Бюллетеней, признанных недействительными согласно статьи 80 «Положения о выборах в Верховный Совет РСФСР», оказалось 73.226. Бюллетеней, в которых вычеркнуты фамилии кандидатов,—320.496.

Из 727 избранных депутатов Верховного Совета РСФСР—568 коммунистов и 159 беспартийных. Женщин депутатов—157.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ИЗБИРАТЕЛЬНАЯ КОМИССИЯ ПО ВЫБОРАМ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ РСФСР.

28 июня 1938 года.

Сообщение Центральной избирательной комиссии по выборам в Верховный Совет Украинской ССР о результатах выборов в Верховный Совет Украинской ССР

Всего по Украинской ССР имеется 21.979 избирательных участков и 304 избирательных округа. По данным избирательных округов, зарегистрировано избрание всех 304 депутатов. Все избранные депутаты без исключения являются кандидатами сталинского блока коммунистов и беспартийных.

По УССР зарегистрировано 17.536.486 человек, имеющих право голоса на выборах в Верховный Совет УССР. По окончательным данным избирательных округов, из этого количества избирателей принимало участие в голосовании 17.467.909 человек, что составляет 99,62 процента от общего количества граждан, пользующихся правом голоса.

Во всех избирательных округах по выборам в Верховный Совет УССР голосовало за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных 17.387.683 человека, что составляет 99,55 процента к числу голосовавших.

По имеющимся окончательным данным, по г. Киеву из 571.890 избирателей принимало участие в голосовании 571.181 человек, или 99,9 процента всех избирателей. За кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных голосовало 568.275 человек, или 99,49 процента принимавших участие в голосовании.

В числе избранных депутатов Верховного Совета Украинской ССР:

Сталин И. В. — по Сталинскому избирательному округу г. Киева;

Молотов В. М. — по Ленинскому избирательному округу г. Киева;

Каганович Л. М. — по Кагановичскому избирательному округу г. Киева;

Ворошилов К. Е. — по Ново-Ушицкому избирательному округу, Каменец-Подольской области;

Ежов Н. И. — по Молотовскому избирательному округу г. Киева;

Хрущев Н. С. — по Октябрьскому избирательному округу г. Киева;

Соломко М. А., председатель колхоза им. Калинина,— по Старо-Ушицкому избирательному округу, Каменец-Подольской области;

Бурмистенко М. А. — по Винницкому городскому избирательному округу;

Коротченко Д. С. — по Житомирскому избирательному округу;

Успенский А. И. — по Проскуровскому избирательному округу, Каменец-Подольской области;

Тимошенко С. К. — по Могилев-Подольскому избирательному округу, Винницкой области;

Щербаков А. С. — по Сталинскому избирательному округу г. Сталино;

Осипов А. В. — по Барвенковскому избирательному округу, Харьковской области;

Богомолец А. А., президент Академии наук УССР,— по Киевскому сельскому избирательному округу;

Душко А. В. — по Кировскому избирательному округу г. Киева;

Задионченко С. Б. — по Красногвардейскому городскому избирательному округу г. Днепропетровска;

Корнейчук А. Е. — по Тульчинскому избирательному округу, Винницкой области;

Паторжинский И. С. — по Фастовскому избирательному округу, Киевской области;

Рябошапка С. К. — по Дзержинскому избирательному округу, Сталинской области;

Телешев Г. Г.— по Сталинскому избирательному округу г. Одессы;

Филатов В. П., профессор, — по Ворошиловскому избирательному округу г. Одессы.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ИЗБИРАТЕЛЬНАЯ КОМИССИЯ ПО ВЫБОРАМ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ УССР.

Киев, 28 июня. (ТАСС).

В последний час

ИНОСТРАННАЯ ПЕЧАТЬ О ВЫБОРАХ В СССР

НЬЮ-ЙОРК, 28 июня. (ТАСС). Сообщая о результатах выборов в Верховный Совет РСФСР, газета «Дейли уоркер» пишет:

«Свободный, счастливый народ избирает своих представителей в парламент с единодушием, непревзойденным за всю историю демократии. Воодушевляющее единство народов Советского Союза имеет своей базой победу социализма, что положило конец эксплоатации и угнетению человека человеком. Советский народ снова показал несокрушимое моральное и политическое единство и продемонстрировал свою любовь и преданность великому вождю Сталину. Все друзья мира, демократии и прогресса разделяют радость советского народа по поводу этих блестящих выборов».

Канадская газета «Дейли Клэрион» пишет, что «советские рабочие приветствовали выборы с таким горячим энтузиазмом, который возможен лишь там, где рабочие являются полными хозяевами страны. Выборы вновь показали железное единство блока коммунистов и беспартийных».

ШАНХАЙ, 28 июня. (ТАСС). Большинство шанхайских газет опубликовало сообщения об итогах выборов в Верховные Советы союзных республик СССР. Газеты «Шанхай ивнинг пост» и «Чайна пресс» посвятили выборам первые страницы и поместили портреты товарища Сталина.

Газеты «Синьвэньбао», «Вэньхуэйбао» и «Ибао» уделяют выборам большое внимание. «Ибао» подчеркивает энтузиазм и под'ем, с которыми проходили выборы в Верховные Советы республик. Газеты отмечают победу сталинского блока коммунистов и беспартийных, указывая, что во всех республиках в Верховные Советы избраны товарищи Сталин и Молотов — любимые вожди советского народа.

НОВОЕ НАРУШЕНИЕ ЯПОНИЕЙ ПОРТСМУТСКОГО ДОГОВОРА

ВЛАДИВОСТОК, 27 июня. (ТАСС). 21-го мая в проливе Лаперуза село на мель вблизи японских берегов рефрижераторное судно [illegible], принадлежащее Главрыбе. Вместо [illegible] оказания помощи, принятого в [illegible] отношениях, японские власти арестовали судно и заключили капитана парохода в тюрьму, мотивируя свои действия тем, что судно нарушило запретную зону. Факт ареста нашего судна и капитана является [illegible] нарушением статьи 9 Портсмутского договора, которая запрещает Японии [illegible] каких-либо военных укреплений или [illegible] военных об'ектов на берегах этого пролива, а также обязывает японское правительство не чинить никаких препятствий свободному плаванию в проливе.

НАРОД ПРАЗДНУЕТ НОВУЮ ПОБЕДУ СТАЛИНСКОГО БЛОКА КОММУНИСТОВ И БЕСПАРТИЙНЫХ

* * *

ТРУДЯЩИЕСЯ БАКУ— *ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ*

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Трудящиеся нефтяного Баку, собравшиеся на многотысячные митинги по случаю победы нерушимого сталинского блока коммунистов и беспартийных на выборах в Верховный Совет Азербайджанской ССР, от всего сердца шлют горячий большевистский привет Вам, нашему любимому родному отцу, организатору и вдохновителю величественных побед социализма, творцу и создателю *самой демократической в мире* Конституции.

24 июня 1938 года свободный и счастливый азербайджанский народ, еще выше подняв непобедимое знамя Ленина—Сталина, с великой радостью и гордостью голосовал за героическую партию большевиков, за нашу *священную* родину, за Вас, любимый, родной товарищ Сталин, чье имя является символом побед социализма, знаменем борьбы за торжество коммунизма.

Всеобщее ликование и радость азербайджанского народа. Непобедимый сталинский блок коммунистов и беспартийных одержал новую блестящую победу. По всем 310 избирательным округам по выборам в Верховный Совет Азербайджанской ССР депутатами избраны кандидаты блока коммунистов и беспартийных, патриоты своей социалистической родины, готовые отдать свою жизнь за дело Ленина—Сталина, за счастье рабочих и крестьян.

Первым депутатом всем азербайджанским народом избраны Вы, любимый Иосиф Виссарионович, радость и надежда угнетенных всего мира.

Непередаваемо чувство безграничного счастья и радости трудящихся всего Советского Азербайджана, удостоившихся великой чести иметь первым депутатом в Верховном Совете своей социалистической республики Вас, вождя трудящегося человечества всего мира. Под Вашим мудрым руководством завоевано счастье азербайджанского народа, с гордостью сегодня празднующего вместе со всем многомиллионным, многонациональным советским народом исторические победы социализма.

Дорогой, родной Иосиф Виссарионович! *Трудящиеся нефтяного Баку и весь* азербайджанский народ отлично сознают к чему обязывает нас эта величайшая честь, это высокое доверие, и мы даем Вам слово оправдать его своей неустанной большевистской работой, борьбой на всех участках социалистического строительства.

Свободный и счастливый азербайджанский народ 24 июня перед всем миром продемонстрировал свое несокрушимое единство и сплоченность вокруг ВКП(б) и ее Сталинского Центрального Комитета, свою несокрушимую верность сталинской дружбе народов, свою беззаветную преданность, беспредельную благодарность и любовь к Вам, наш великий вождь и учитель!

Азербайджанский народ, еще выше поднимая революционную бдительность, еще больше укрепляя сталинский блок коммунистов и беспартийных, еще теснее сплачивая *свои ряды вокруг славной Всесоюзной* коммунистической партии (большевиков), вокруг Вас, товарищ Сталин, будет и дальше беспощадно разоблачать и уничтожать презренные остатки разгромленных врагов народа.

Азербайджанский народ живет и процветает в великой семье свободных и счастливых народов СССР, и он готов нанести сокрушительный удар всем врагам нашей родины на любом участке ее необ'ятных границ.

Трудящиеся солнечного Азербайджана, празднуя победу, одержанную на выборах в свой Верховный Совет, от всего сердца передавая горячие поздравления героическому великому русскому народу, братским народам Украины, Белоруссии, глубоко уверены в том, что сегодня, голосуя за партию Ленина—Сталина, за кандидатов блока коммунистов и беспартийных, первым будут выбирать Вас, творца счастливой и радостной жизни, родного любимого отца всего советского народа.

Под знаменем Октябрьской социалистической революции, под знаменем советской власти, под руководством партии Ленина—Сталина азербайджанский народ так же, как и народы всего Советского Союза, *добился сегодняшней* светлой, радостной, счастливой жизни.

Под непобедимым знаменем славной Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)—партии Ленина—Сталина, под Вашим гениальным руководством, вместе со всем великим советским народом, азербайджанский народ идет к новым боям и победам за полное торжество коммунизма.

Да здравствует нерушимая сталинская дружба народов СССР!

Да здравствует *непобедимый сталинский* блок коммунистов и беспартийных!

Да живет и здравствует наша родная героическая партия Ленина—Сталина!

Да живет и здравствует наш родной и любимый великий Иосиф Виссарионович Сталин!

(Принято на митингах трудящихся Баку 26 июня 1938 г. Присутствовало 160 тысяч человек.)

ТРУДЯЩИЕСЯ АЛМА-АТА— *ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ*

Дорогой Иосиф Виссарионович Сталин!

Трудящиеся города Алма-Ата, столицы Казахстана, собравшись на митинг, посвященный победе сталинского нерушимого блока коммунистов и беспартийных на выборах в Верховный Совет Казахской ССР, шлют Вам, мудрому вождю и учителю, другу трудящихся всего мира, пламенный большевистский привет.

В незабываемый исторический день—24 июня—трудящиеся Казахстана еще раз доказали свою нерушимую сплоченность вокруг партии Ленина—Сталина, вокруг Сталинского Центрального Комитета, вокруг Вас, дорогой товарищ Сталин.

В этот радостный день трудящиеся Сталинского избирательного округа гор. Алма-Ата, а вместе с ними все трудящиеся Казахстана, голосуя за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных, единодушно голосовали за Вас, наш родной товарищ Сталин. За Вас, кто всю свою славную героическую жизнь посвятил делу освобождения народа, кто дал ему счастливую, радостную жизнь, кто ведет нашу прекрасную родину от победы к *победе*.

Под Вашим мудрым руководством, наш родной товарищ Сталин, Казахстан из отсталой, в прошлом забитой колонии царизма превратился в богатую, цветущую индустриально-аграрную социалистическую республику, входящую в великую сталинскую дружную семью народов СССР.

Мы твердо уверены в том, что, голосуя за Вас, дорогой товарищ Сталин, мы голосовали за свободу возрожденного казахского народа, за дальнейшее развитие социалистической промышленности и сельского хозяйства Казахстана, за укрепление оборонной мощи нашей великой родины, за дальнейший расцвет казахской, национальной по форме, социалистической по содержанию культуры, за нерушимую сталинскую дружбу народов СССР, за дальнейшее улучшение материально-бытового положения трудящихся масс, за окончательный разгром врагов народа, троцкистско-бухаринской и национал-фашистской банды—агентуры фашизма.

С Вашим именем, дорогой товарищ Сталин, миллионы трудящихся Казахстана в день выборов Верховного Совета Казахской ССР шли к урнам голосовать за Ваших славных боевых соратников—Вячеслава Михайловича Молотова, Лазаря Моисеевича Кагановича, Николая Ивановича Ежова, за сталинских питомцев—партийных и непартийных большевиков, достойных кандидатов нерушимого блока коммунистов и беспартийных, за лучших сынов и дочерей нашей социалистической родины.

Мы безгранично счастливы и рады тому, дорогой товарищ Сталин, что нашим депутатом Верховного Совета Казахской ССР являетесь Вы, чье имя—знамя борьбы за мировую *пролетарскую революцию*, символ победы коммунизма во всем мире.

Мы, трудящиеся города Алма-Ата, вместе с великим народом нашей страны еще теснее сплотимся вокруг нашей родной партии Ленина—Сталина, вокруг Сталинского Центрального Комитета, мобилизуем все свои силы на дальнейший под'ем производительности труда, стахановского движения, на окончательный разгром врагов народа—троцкистско-бухаринских *и буржуазно-националистических фашистских бандитов*.

Мы заверяем Вас, товарищ Сталин, что казахский народ своей неустанной работой во всех областях строительства коммунизма с честью оправдает оказанное великое доверие.

Казахский народ по первому зову партии и правительства всегда готов дать сокрушительный удар любому врагу нашей родины, на любом участке необ'ятных границ СССР.

Да здравствует великая партия Ленина—Сталина!

Да здравствует непобедимый сталинский блок коммунистов и беспартийных!

Да здравствует сталинская дружба народов СССР!

Да здравствует великий вождь, учитель и друг трудящихся всего мира товарищ Сталин!

(Принято 26 июня 1938 г. на 75-тысячном митинге трудящихся Алма-Ата).

Избранники узбекского народа

ТАШКЕНТ, 28 *июня*. (ТАСС). Сегодня газеты опубликовали список 395 депутатов, избранных в Верховный Совет Узбекской ССР.

Первым в этом списке записано имя всенародного депутата, вождя народов И. В. Сталина. Среди избранников народа—ближайшие соратники великого Сталина товарищи В. М. Молотов, Л. М. Каганович, К. Е. Ворошилов, Н. И. Ежов.

В числе избранных в депутаты Верховного Совета Узбекистана:

Юсупов Усман—секретарь ЦК КП(б) Узбекистана;

Хамидов Ходжи Акбарович—ординатор Ташкентского института неотложной помощи;

Ахарова Рыхси—стахановка швейной фабрики им. Максима Горького гор. Ташкента, на-днях выдвинутая техническим директором;

Ниязов Зия—председатель оргкомитета ЦИК Узбекской ССР по Ташкентской области;

Исмаилов Арип—стахановец завода им. Ильича гор. Ташкента;

Умарджанов Касым—стахановец Ташкентского сельмашзавода им. Ворошилова;

Шатохина Прасковья Ивановна—стахановка прядильной фабрики Ташкентского текстильного комбината им. И. В. Сталина;

Апресян Дереник Захарович—нарком внутренних дел Узбекской ССР;

Ахмедова Рабига Касымовна—заведующая Сталинским районным отделом народного образования г. Ташкента;

Аббасов Зинаиджан—поэт-комсомолец;

Худайбердиева Рисхиниса—стахановка колхоза «Кзыл Байрак», Наманганского района;

Насырова Халима—народная артистка СССР;

Ахунбабаев Юлдаш—председатель ЦИК Узбекской ССР.

* * *

Сообщение Центральной избирательной комиссии по выборам в Верховный Совет Белорусской ССР о результатах выборов в Верховный Совет Белорусской ССР

Всего по Белорусской ССР имеется 3.878 избирательных участков и 273 избирательных округа по выборам в Верховный Совет Белорусской ССР.

По данным окружных избирательных комиссий, зарегистрировано избрание всех 273 депутатов, *являющихся кандидатами* сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Из общего числа 3.040.710 избирателей в голосовании на выборах в Верховный Совет Белорусской ССР приняло участие 3.030.148 избирателей, что составляет 99,65 *проц.*

Во всех избирательных округах в Верховный Совет Белорусской ССР голосовало за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных 3.005.609 человек, что составляет 99,19 проц. всего числа участвовавших в голосовании.

По городу Минску принято участие в голосовании 100 проц. избирателей.

По Промышленному избирательному округу города Минска депутатом Верховного Совета Белорусской ССР единодушно избран всенародный кандидат товарищ Сталин Иосиф Виссарионович. С таким же единодушием избраны в депутаты Верховного Совета Белорусской ССР ближайшие соратники великого Сталина: товарищ Молотов Вячеслав Михайлович—по Дзержинскому избирательному округу города Минска; товарищ Ворошилов Климент Ефремович—по Молотовскому избирательному округу города Минска; товарищ Каганович Лазарь Моисеевич—по Гомельскому-Сталинскому избирательному округу; товарищ Калинин Михаил Иванович—по Могилевскому-Куйбышевскому избирательному округу; товарищ Микоян Анастас Иванович—по Мозырскому городскому избирательному округу; товарищ Андреев Андрей Андреевич—по Гомельскому-Ленинскому избирательному округу; товарищ Ежов Николай Иванович—по Витебскому-Ленинскому избирательному округу; товарищ Жданов Андрей Александрович—по Витебскому-Володарскому избирательному округу.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ИЗБИРАТЕЛЬНАЯ КОМИССИЯ ПО ВЫБОРАМ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ БЕЛОРУССКОЙ ССР.

МИНСК, 28 июня. (ТАСС).

Сообщение Центральной избирательной комиссии по выборам в Верховный Совет Таджикской ССР о результатах выборов в Верховный Совет Таджикской ССР

Всего по Таджикской ССР имеется 1.520 избирательных участков и 282 избирательных округа по выборам в Верховный Совет Таджикской ССР.

Из общего количества 764.483 избирателей на выборах в Верховный Совет Таджикской ССР приняло участие в голосовании 760.606 избирателей, что составляет 99,5 проц.

Во всех избирательных округах по выборам в Верховный Совет Таджикской ССР голосовало за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных 757.924 человека, что составляет 99,64 проц. всего числа участвовавших в голосовании.

По всем 282 округам окружными избирательными комиссиями зарегистрировано избрание 282 депутатов Верховного Совета Таджикской ССР. Все избранные депутаты являются кандидатами блока коммунистов *и беспартийных*.

Из 282 избранных депутатов—женщин—84 и мужчин—198.

Избраны в Верховный Совет Таджикской ССР: Иосиф Виссарионович Сталин—по Сталинскому избирательному округу № 119 гор. Сталинабада; Вячеслав Михайлович Молотов—по Ленинскому избирательному округу № 125 гор. Сталинабада; Лазарь Моисеевич Каганович—по Красноармейскому избирательному округу № 129 гор. Сталинабада; Климент Ефремович Ворошилов—по Ленинабадскому избирательному *округу* № 33 гор. Ленинабада; Андрей Андреевич Андреев—по Курган-Тюбинскому 2-му избирательному округу № 172; Николай Иванович Ежов—по Бочкалонскому избирательному округу № 60 гор. Ура-Тюбе.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ИЗБИРАТЕЛЬНАЯ КОМИССИЯ ПО ВЫБОРАМ В ВЕРХОВНЫЙ СОВЕТ ТАДЖИКСКОЙ ССР.

Сталинабад, 28 июня. (ТАСС).

РАДОСТЬ УКРАИНСКОГО НАРОДА

МНОГОТЫСЯЧНЫЕ МИТИНГИ В ГОРОДАХ И СЕЛАХ УССР

С огромной радостью трудящиеся Украины узнали о замечательных итогах выборов в Верховный Совет УССР. 99,62 процента избирателей Украины приняли участие в голосовании. Во всех избирательных округах Украинской ССР избраны кандидаты сталинского блока коммунистов и беспартийных. Советская Молдавия также послала в Верховный Совет автономной республики верных сынов народа—кандидатов блока коммунистов и беспартийных.

С громадным под'емом прошли выборы в пограничной Каменец-Подольской области. 99,9 проц. избирателей явились для участия в голосовании, из них 99,8 проц. голосовали за кандидатов блока коммунистов и беспартийных.

По всей Украине после опубликования итогов выборов прокатилась волна народных митингов. Выступавшие с гордостью говорили о блестящей победе блока коммунистов и беспартийных, явившейся замечательным свидетельством политического и морального единства народов Советского Союза и безграничной любви миллионов трудящихся к большевистской партии, товарищу Сталину.

На митинге в Новой Ушице, Каменец-Подольской области, избиратели заявили: «Мы еще теснее сплотимся вокруг нашей большевистской партии, нашего вождя, отца и учителя—товарища Сталина. По первому зову советского правительства мы грудью станем на защиту нашей родины».

По всей Украине и Молдавии участники митингов бурными овациями встречали сообщение о единодушном избрании всенародного кандидата—товарища Сталина и его ближайших соратников—товарищей Молотова, Кагановича, Ворошилова, Ежова, Хрущева депутатами Верховного Совета УССР.

На митинге рабочих, инженеров, техников *и служащих крупнейшего* машиностроительного завода «Большевик» с взволнованной речью выступил мастер котельного цеха тов. Терлецкий.

— Выборы в Верховный Совет УССР,—сказал он,—еще раз показали всему миру величие и непобедимость сталинского блока коммунистов и беспартийных. 26 июня наш народ во всеуслышание заявил: «Веди нас, товарищ Сталин, вперед, к новым победам, веди к коммунизму».

— *Велики итоги выборов*,—сказал следующий оратор, токарь механосборочного цеха Лащевский.—Но успокаиваться нам еще нельзя. Еще не все враги уничтожены. Будем всегда помнить об этом.

26 июня Советская Украина единодушно голосовала за политику партии Ленина—Сталина, за дальнейшее процветание социалистического отечества, за могущество СССР.

Пусть помнят фашистские варвары и троцкистско-бухаринские шпионы, что не сбыться их надежде сызнова надеть на шею украинского рабочего, колхозника ярмо капитализма. Победа сталинского блока множит силы Советской Украины и звучит грозным предупреждением фашистам, замышляющим поход на СССР.

* * *

МНОГОЛЮДНЫЕ МИТИНГИ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ МОСКВЫ И ЛЕНИНГРАДА

* * *

Трудящиеся празднуют новую блестящую победу сталинского блока коммунистов и беспартийных. Повсюду—на предприятиях, в учреждениях—прошли вчера многолюдные митинги, посвященные итогам выборов в Верховный Совет РСФСР.

* * *

Товарищ Сталин—депутат всего народа

Электроламповый завод

Около трех с половиной тысяч человек присутствовало на митингах в цехах Московского электролампового завода. Коллектив завода единодушно принял резолюцию, в которой говорится:

«С восторгом и радостью встречаем мы блестящую победу блока коммунистов и беспартийных на выборах в Верховные Советы союзных и автономных республик.

Люди, идя к избирательным урнам, несли в сердце безграничную любовь к родине, безграничное доверие к партии Ленина—Сталина. С восторгом и радостью голосовали избиратели за товарища Сталина, за его соратников, за его многочисленных питомцев и учеников».

Завод им. Лепсе

На заводе имени Лепсе собралось на митинг более тысячи рабочих, инженеров, техников и служащих. С горячей речью *выступил старший мастер* механического цеха стахановец тов. Баюков.

— Сегодня,—сказал он,—когда подведены *итоги выборов в Верховные Советы* союзных и автономных республик, еще раз хочется сказать: мы крепко сплочены вокруг великой партии Ленина—Сталина! Крепок и непобедим сталинский блок коммунистов и беспартийных! Велика и беспредельна любовь народов Советского Союза к нашему первому депутату великому Сталину!

С РАДОСТЬЮ МЫ ОТДАЛИ ГОЛОСА ТОВАРИЩУ МОЛОТОВУ

Завод «Точизмеритель» им. Молотова

С огромным воодушевлением прошел вчера митинг рабочих, инженеров, техников и служащих Московского завода «Точизмеритель» им. Молотова, расположенного на территории Молотовского избирательного округа.

С сообщением о результатах голосования выступил рабочий-стахановец тов. Спиридонов. Он говорил о блестящем завершении выборов, о великой победе блока коммунистов и беспартийных, о сплоченности народа вокруг партии Ленина—Сталина.

— С радостью мы отдали свои голоса товарищу Молотову,—сказал он.

Беспартийные работницы Парфенова и Богачева, комсомолец Зубков, инженер Затков, комсомолка Мамочкина в своих выступлениях отметили огромную радость народа, великое значение победы сталинского блока коммунистов и беспартийных.

ТОРЖЕСТВО НА ЗАВОДАХ ЛЕНИНГРАДА

ЛЕНИНГРАД, 28 июня. (Корр. «Правды»). С радостью и воодушевлением встретили трудящиеся города Ленина сообщение Центральной избирательной комиссии по выборам в Верховный Совет РСФСР о блестящей победе сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Сегодня по окончании работы во всех цехах Кировского завода состоялись многолюдные митинги. Дружными аплодисментами было встречено сообщение Центральной избирательной комиссии о том, что трудящиеся Российской Федерации отдали свои голоса за кандидатов блока коммунистов и беспартийных.

В механическом цехе № 2 на митинге выступил стахановец тов. Васильев.

— Победа сталинского блока коммунистов и беспартийных,—сказал он,—есть результат мудрой политики партии. Мы были заранее уверены в исходе выборов. *Партия и правительство все делают для* народа. Поэтому народ верит им и безгранично их поддерживает. Теперь нам нужно работать еще лучше и активно помогать нашим избранникам—нашим депутатам Верховного Совета РСФСР.

На заводе «Красный треугольник» собрался многотысячный митинг рабочих и работниц. С горячими речами выступили стахановка Комолкина, комсомольский организатор ремонтного цеха Сергеева, мастер Гущин, стахановка—инструктор цеха сырых покрышек Семенова.

130-тысячная демонстрация в Минске

МИНСК, 28 июня. (ТАСС). Сегодня, в 6 часов вечера, трудящиеся Минска устремились к площади имени Ленина. Здесь состоялась демонстрация, посвященная итогам выборов в Верховный Совет Белорусской ССР.

На трибуне демонстрантов приветствовали секретарь Центрального Комитета ВКП(б) тов. А. А. Андреев, руководители коммунистической партии и правительства Белоруссии тт. Пономаренко, Ананьев, Ковалев, Наталевич и др.

В колонне рабочих станкостроительного завода им. Кирова и обувной фабрики им. Кагановича депутаты Верховного Совета БССР—кузнец-стахановец завода им. Кирова тов. Тихонов, директор фабрики им. Кагановича тов. Платонов.

Из рядов демонстрантов неслись приветственные возгласы в честь товарища Сталина и его соратников.

Вместе с рабочими, служащими, научными работниками, студентами шли бойцы, командиры и политработники Красной Армии.

В демонстрации приняло участие 130 тысяч трудящихся Минска.

Митинги, посвященные блестящим итогам выборов в Верховный Совет республики, прошли по всей Белоруссии.



Общезаводской митинг рабочих, инженерно-технических работников и служащих московского металлургического завода «Серп и молот», посвященный итогам выборов в Верховный Совет РСФСР. Выступает депутат Верховного Совета РСФСР директор завода тов. Г. М. Ильин. Фото М. Петухова.

БЕСПОСАДОЧНЫЙ СКОРОСТНОЙ ПЕРЕЛЕТ МОСКВА — ДАЛЬНИЙ ВОСТОК — РАЙОН ВЛАДИВОСТОКА

* * *

Старт

Накануне шел дождь, и люди, провожавшие самолет «Москва» к дальнему скоростному рейсу, никак не думали, что Владимир Коккинаки решится утром лететь. Но метеорологи были настроены оптимистически. Они заверяли, что к утру распогодится. Владимир Коккинаки трезво оценивал обстановку, долго и внимательно обсуждал с синоптиками состояние погоды.

Был день выборов в Верховный Совет РСФСР. На улицах было празднично. Проходили толпы нарядно разодетых людей. Все спешили к избирательным участкам, чтобы опустить бюллетени за лучших людей нашей родины. Владимир Коккинаки влился в этот человеческий поток и тоже отправился в избирательный участок.

Днем он возвратился в свою просторную квартиру на Ленинградском шоссе и долго задумчиво смотрел на большую карту, висевшую над его письменным столом. Красная линия, обозначавшая маршрут предстоящего перелета, уходила далеко на восток — в район Владивостока.

Приехал штурман Александр Бряндинский. Они заговорили о посторонних вещах, забыв на время о полете. Оттуда оба поехали к синоптикам — снова обсуждать прогнозы погоды. Дождь лил не переставая. Летчик взглянул на небо и сказал с грустью:

— Когда же он кончится!

Синоптики разложили перед Владимиром Коккинаки и Александром Бряндинским метеорологические карты, сводки погоды в важнейших пунктах мира, сделали подробный анализ движения циклонов и антициклонов. Все говорило за то, что к утру погода улучшится и на трассе будут более благоприятные метеорологические условия, чем в предыдущие дни. Тогда летчик подумал и сказал:

— Летим!

Старт был назначен на 8 часов утра 27 июня.

Но летчики прибыли на аэродром еще на рассвете. Накануне вечером он был в Кремле у товарищей Сталина и Молотова. Возвратившись домой, Коккинаки дважды ложился спать и оба раза не мог уснуть. К утру в облаках появились просветы. Сверкнули яркие лучи солнца.

Самолет вывели из ангара. Трактор медленно повел ярко-красную машину по бетонной дорожке к взлетной горке. Подошла цистерна, и баки начали наполняться горючим. В фюзеляж положили снаряжение, неприкосновенный запас продуктов на случай вынужденной посадки. По Щелковскому шоссе из города мчались автомобили с друзьями, знакомыми и родными летчиков, направлявшимися в Щелково, чтобы проводить Коккинаки и Бряндинского в отважный рейс. Задолго до старта приехали народный комиссар оборонной промышленности тов. М. М. Каганович, начальник военно-воздушных сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии командарм 2-го ранга тов. А. Д. Локтионов, конструктор самолета «Москва» тов. Ильюшин, корреспонденты газет и другие.

Машина уже была готова к старту. Перед отправлением в дальний путь летчики поехали закусить. Врач предложил им куриные котлеты, кофе, чай. Но Коккинаки от всего отказался. Выпил только один стакан кофе. Врач не стал настаивать, тихо сказав:

— Не надо волноваться.

Но летчики и не думали волноваться. Они были веселы и спокойны. Во всей их подготовке чувствовалась какая-то будничность, хотя полет, который им предстояло совершить, был далеко не будничным.

После завтрака они снова вернулись к самолету. Здесь же они начали переодеваться. Натянули на себя меховые костюмы, унты, шлемы. Александр Бряндинский попрощался с женой, родными, друзьями и первым поднялся на борт самолета. Он залез в штурманскую кабину и разложил вокруг себя карты, записи, блокноты, начал устраиваться, как аккуратный хозяин в новой квартире. Из Москвы привезли стопку свежих газет, которые летчики решили доставить на Дальний Восток с такой быстротой, с какой еще никогда столичные газеты в эти места не доставлялись. Газеты бережно уложили в самолет.

Владимир Коккинаки продолжал следить за последними приготовлениями к старту, сам осматривал и ощупывал каждую деталь. Спортивные комиссары опечатали бензиновые баки и укрепили приборы, регистрирующие движение самолета. Александр Бряндинский высунулся из кабины и крикнул:

— Ну, поплыли, вроде? Пока!

Гулко заревели моторы. Коккинаки сел к штурвалу, пристегнул парашют, устроился поудобнее, взмахнул рукой, дал газ, и самолет начал разбег по бетонной дорожке.

— Добрый путь! — закричали со всех сторон. Но летчик едва ли слышал это любовное и дружеское напутствие. Гул моторов заглушал все другие звуки, и машина, ускоряя бег, уходила вперед.

— Оторвался! — воскликнул командарм второго ранга тов. А. Д. Локтионов. Между колесами самолета и бетонной дорожкой образовалось небольшое расстояние, которое с каждой секундой увеличивалось.

Самолет медленно и плавно поднимался в воздух. Сделав большой круг над аэродромом, он пролетел над провожающими. Все ясно увидели гигантские белые буквы на красных крыльях самолета: «Москва». Это гордое слово, близкое сердцу каждого труженика, понеслось на крыльях самолета через бескрайние просторы нашей родины. Оно понеслось над городами и селами советской страны, над тайгой и тундрой, как символ победной поступи советской авиации, ломающей все наши представления о пространстве.

О. КУРГАНОВ.



Штурман А. М. Бряндинский на Щелковском аэродроме перед стартом. Фото С. Коршунова.

* * *

Радиограммы с борта самолета «Москва»

Радиограмма № 1. 27 июня 08 ч. 49 м. Все в порядке. Бряндинский.

Радиограмма № 2. 27 июня 10 ч. 28 м. Нахожусь в Шарье. Материальная часть работает нормально. Прошли холодный фронт. Дождь. Бряндинский.

Радиограмма № 3. 27 июня 11 ч. 08 м. Нахожусь на траверсе Кирова. Бряндинский.

Радиограмма № 4. 27 июня 12 ч. 00 м. Нахожусь озеро Адово. (1.058 клм. с.-в. Москвы). Бряндинский.

Радиограмма № 5. 27 июня 12 ч. 51 м. Нахожусь в 50 километрах севернее Чердыни. Бряндинский.

Радиограмма № 6. 27 июня 13 час. 59 мин. Все в порядке. Занят, не могу передавать. Бряндинский.

Радиограмма № 7. 27 июня 14 час. 55 мин. Все в порядке. Занят, не могу передавать. Бряндинский.

Радиограмма № 8. 27 июня 15 час. 50 мин. Мои координаты: широта 62°, долгота 70°. Бряндинский.

Примечание: Самолет находится в 2.060 клм. с.-в. Москвы.

Радиограмма № 9. 27 июня 17 час. 15 мин. Сообщаю координаты: широта 63°, долгота 76° 29 минут. Бряндинский.

Примечание: Самолет находится в 2.400 клм. с.-в. Москвы. Радиообмену с самолетом мешают сильные грозовые разряды.

Радиограмма № 10. 27 июня 18 час. 00 м. Все в порядке. Занят, не могу передавать. Слышу вас хорошо. Бряндинский.

Радиограмма № 11. 27 июня 18 час. 50 мин. Сообщаю координаты: широта 62° 35 минут, долгота 86° 30 минут. Слышу Москву хорошо. Бряндинский.

Радиограмма № 12. 27 июня 19 час. 57 мин. Сообщаю координаты: широта 61° 50 минут, долгота 94°. Материальная часть работает нормально. Бряндинский.

Радиограмма № 13. 27 июня [illegible] 00 м. Широта 61° 25 минут, долгота 100°. Бряндинский.

Радиограмма № 14. 27 июня 21 час. 22 м. Нахожусь Ванавара. Бряндинский.

Радиограмма № 15. 27 июня 22 ч. 55 м. Нахожусь Бодайбо. Бряндинский.

Радиограмма № 16. 28 июня 00 ч. 23 м. Нахожусь рубеже реки Олекма. Бряндинский.

Примечание: Самолет прошел по прямой 4.850 клм., по фактическому маршруту 5.245.

Радиограмма № 17. 28 июня 01 ч. 45 м. Нахожусь Зея. Самолет работает хорошо. Коккинаки, Бряндинский.

Примечание: Самолет прошел по прямой 5.265 клм., по фактическому маршруту 5.680 клм.

Радиограмма № 18. 28 июня 02 ч. 07 м. Вызываю Хабаровск. Нахожусь Свободный. Как вы меня слышите. Бряндинский.

Радиограмма № 19. 28 июня 03 ч. 05 м. Дайте сводку погоде. Вызываю Хабаровск. Бряндинский.

Радиограмма № 20. 28 июня 03 ч. 24 м. Вызываю Хабаровск. Дайте погоду Владивостока. Бряндинский.

Радиограмма № 21. 28 июня 04 ч. 16 м. Радиограммы Хабаровска принял. Дайте погоду трассе Хабаровск—Владивосток. Бряндинский.

Радиограмма № 22. 28 июня 05 ч. 40 м. Из-за облаков вышли на океан. Идем в Хабаровск. Коккинаки, Бряндинский.

Радиограмма № 23. 28 июня 07 ч. 02 м. Нахожусь над Хабаровском. Коккинаки, Бряндинский.

Примечание: Одновременно самолет вызывал радиостанции Хабаровска, передавая привет трудящимся города.

Радиограмма № 24. 28 июня 07 ч. 28 м. Иду курсом Иман. Коккинаки, Бряндинский.

О перелете самолета «Москва»

В районе Владивостока красный самолет появился на горизонте в 9 час. 06 мин., над городом Спасск; в 9 час. 09 мин. на высоте 1.000 метров сделал круг и произвел посадку в 9 час. 12 мин.

Состав экипажа:
летчик-майор Коккинаки и
штурман-майор Бряндинский.

Состояние самолета исправное, горючего осталось 500 кгр. Барографы и пломбы на них в исправном состоянии, сняты с самолета и переданы в Секретную часть.

Самолет опломбирован. Экипаж принимает душ и завтракает. После завтрака будет отдыхать. По окончании отдыха экипажа, сообщим дополнительные сведения о полете.

Спортивные комиссары:
майор — КИСЛОВ.
Военинженер 2 ранга — НЕВИННЫЙ.

г. Спасск.
Дальний Восток.
28.VI.1938 г.

ДАДИМ СТРАНЕ ОТЛИЧНЫЕ САМОЛЕТЫ!

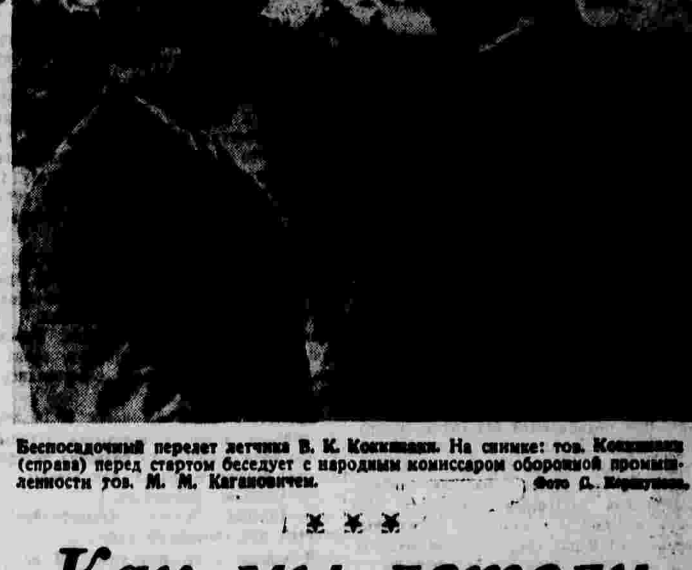
(Резолюция, принятая на цеховых митингах завода имени Менжинского)

Заслушав сообщение о беспосадочном перелете Москва — Дальний Восток на двухмоторном самолете, мы безгранично рады и горды за нашу прекрасную машину и славных соколов нашей авиации — летчика-испытателя, депутата Верховного Совета СССР тов. В. К. Коккинаки и штурмана тов. А. М. Бряндинского. Мы горды также тем, что эта машина, сконструированная главным конструктором нашего дважды орденоносного завода депутатом Верховного Совета СССР, орденоносцем С. В. Ильюшиным, показала такие блестящие результаты.

Мы, рабочие, работницы, инженерно-технические работники и служащие завода им. Менжинского, развернем еще шире стахановские методы работы и приложим все силы, чтобы дать стране отличного качества самолеты.

Да здравствует наш славный воздушный флот и его доблестные летчики!

Да здравствует наш дорогой, наш любимый друг и вождь трудящихся товарищ Сталин!



Беспосадочный перелет летчика В. К. Коккинаки. На снимке: тов. Коккинаки (справа) перед стартом беседует с народным комиссаром оборонной промышленности тов. М. М. Кагановичем. Фото С. Коршунова.

* * *

Как мы летели

(Разговор по радиотелефону с майором Владимиром Коккинаки)

Через несколько часов после посадки самолета «Москва» в районе Владивостока Народный комиссариат связи СССР установил прямое радиотелефонное сообщение со Спасском. Там в этот момент отдыхали после трудного и отважного полета герои-летчики Владимир Коккинаки и Александр Бряндинский. В радиоаппаратной Московского центрального телеграфа, откуда велся разговор со Спасском, присутствовали народный комиссар оборонной промышленности СССР тов. М. М. Каганович, народный комиссар связи СССР тов. М. Д. Берман, начальник военно-воздушных сил РККА командарм второго ранга тов. А. Д. Локтионов и корреспонденты «Правды».

Приводим выдержки из беседы с В. К. Коккинаки.

— Здравствуйте! — сказал М. М. Каганович, — поздравляю вас с блестящим перелетом. Как дела?

В. К. Коккинаки: Добрый день! Хорошо.

М. М. Каганович: Как себя чувствуете?

В. К. Коккинаки: Хорошо, сейчас спал.

М. М. Каганович: Расскажите, как вы летели?

В. К. Коккинаки: Мы прошли мимо Хабаровска до самого океана. Передайте мой горячий привет товарищу Сталину и нашему правительству, нашу благодарность за доверие.

М. М. Каганович: Сколько часов пришлось лететь вслепую?

В. К. Коккинаки: Много. Весь путь от Москвы до Спасска мы летели в трудных метеорологических условиях. Временами летели на высоте тридцати метров, бреющим полетом, иногда же поднимались над облаками на высоту в семь тысяч метров. Только на протяжении тысячи километров мы видели землю. Весь же остальной путь проделали в облаках и над ними.

А. Д. Локтионов: Почему вы вышли к берегу моря?

В. К. Коккинаки: Облака закрыли землю, и мы не хотели рисковать. Ведь можно легко врезаться в горы. Мы решили итти на восток до океана. Над океаном спуститься ниже и уже оттуда вернуться для продолжения полета. Так мы и сделали. Долетели до Татарского пролива и оттуда повернули обратно к Хабаровску. Пролетели в двадцати километрах от Комсомольска. Над Хабаровском мы повернули к Владивостоку.

А. Д. Локтионов: В каком пункте вы вылетели к морю.

В. К. Коккинаки: Против Александровска-на-Сахалине.

А. Д. Локтионов: До Александровска не дошли?

В. К. Коккинаки. Нет. Но были напротив него.

А. Д. Локтионов: Чем был вызван полет к Сахалину, какие причины?

В. К. Коккинаки: Все было закрыто туманом. Надо было выйти из облаков, чтобы не врезаться в горы.

М. М. Каганович: Сколько километров по вашим расчетам вы прошли?

В. К. Коккинаки: Около восьми тысяч.

М. М. Каганович: Сколько в баках самолета осталось горючего?

В. К. Коккинаки: Примерно полтонны.

М. М. Каганович: Когда предполагаете вернуться в Москву?

В. К. Коккинаки: Я обожду, пока осмотрят самолет, и полечу обратно в Москву.

М. М. Каганович: Моторы хорошо работали?

В. К. Коккинаки: Хорошо.

М. М. Каганович: Значит рекорд побит?

В. К. Коккинаки: Да, мы побили.

М. М. Каганович: Какая была средняя скорость в час?

В. К. Коккинаки: Примерно 307 километров.

М. М. Каганович: Вам просили передать привет товарищи Сталин, Молотов, члены правительства.

В. К. Коккинаки: Большое спасибо! Скоро прилечу в Москву!

Корреспондент «Правды»: Как вас встретили в Спасске?

В. К. Коккинаки: Очень хорошо и радушно. Нас окружили вниманием и заботой. Здесь мы отдыхаем. Подготовим машину и через несколько дней обратно—в Москву.

Н. КРУЖКОВ

Упорство и мужество

Советский народ горячо полюбил авиацию. Очевидно, в характере советского человека заложены именно те свойства, какие нужны хорошему летчику. Профессия летчика требует упорства, мужества, решительности, выдержки. Советский народ в полной мере обладает этими прекрасными человеческими качествами. Вот почему у нас растет и множится славная семья советских летчиков, вот почему гордые соколы нашей родины одерживают одну победу за другой.

Кто у нас в стране не знает Михаила Громова, Валерия Чкалова, Михаила Водопьянова, Василия Молокова, Николая Каманина и многих, многих других летчиков, чьи имена составляют славу нашей родины?!

Праздники авиации у нас носят поистине общенародный характер. Сотни тысяч людей приезжают в эти дни на аэродромы для того, чтобы полюбоваться успехами наших летчиков. Народ отлично знает своих любимцев. Зрители безошибочно угадывают, кто ведет машину, узнают стиль пилота, восхищаются ловкими, сложными маневрами своих любимцев.

Высокая честь быть любимцем народа по праву завоевана и Владимиром Коккинаки, одним из самых замечательных летчиков советской страны.

Москвичи нежно называют его:

— Наш Кокки.

Его крепкая, коренастая фигура с широким разлетом плеч превосходно известна москвичам. Когда он проходит по улицам, десятки людей оборачиваются ему вслед, улыбаясь, как старому знакомому:

— Наш Кокки!

Когда во время торжественных парадов на Красной площади стремительно несутся эскадрильи быстроходных истребителей, москвичи знают, что одним из первых, если не впереди всех, летит Кокки.

— Это, наверное, Кокки.

Владимир Константинович Коккинаки прославился своими скоростными и высотными полетами. Он поставил несколько международных рекордов в под'еме на высоту с коммерческим грузом. Он испытал в самых трудных условиях сотни новых машин, выпущенных нашими авиационными заводами. Он вписал не одну славную страницу в историю высшего пилотажа. Он совершил несколько блистательных перелетов на дальность и скорость.

Сегодня пришла радостная весть: Владимир Коккинаки, вылетев из Москвы 27 июня, в 8 часов 36 минут, с Щелковского аэродрома, опустился через сутки в районе Владивостока, пролетев свыше 7.600 километров.

Гигантское пространство пересечено Владимиром Коккинаки. Подобно вихрю, он мчался из края в край нашей необ'ятной родины. Под ним развертывались горные пропасти, тундры и болота стелились сизиновым ковром, их сменяли дремучие, беспредельные сибирские леса. От Чердыни до Хабаровска ни одного значительного населенного пункта не было на трассе Коккинаки. Кое-где мелькал одинокий чум кочевника, кое-где встречались шалаш разведчиков-геологов или фактория охотников, но все это тонуло в беспредельном пространстве.

Москва — Хабаровск — район Владивостока! Если эту линию длиной свыше 7.600 километров провести от Москвы на запад, то она окончится в Америке, если на юг, то — в экваториальной Африке. Если бы Коккинаки начал свой рейс из Владивостока, летя через Филиппины и острова Малайского архипелага, то он опустился бы в Австралии. Громадные пространства нашей родины способны вобрать в себя любые трассы мировых авиационных рекордов. У нас есть где летать, есть на чем летать и есть кому летать!

Прекрасная профессия летчика требует прежде всего гигантского труда. Для того, чтобы стать первоклассным мастером летного искусства, нужно неустанно тренироваться изо дня в день, упорно и настойчиво. Только тогда можно добиться сколько-нибудь ощутительного результата.

За плечами Коккинаки одиннадцать лет летного стажа. Все эти одиннадцать лет наполнены упорнейшей работой.

Владимир Коккинаки принадлежит к счастливой породе деятельных людей, которые никогда не довольствуются тем, чего они достигли. Если сегодня удалось подняться с грузом в тонну на 11,5 тыс. метров, значит завтра надо подниматься на 12 тысяч. Риск? Ну, конечно, риск. Однако в таком деле, как авиация, без риска работать нельзя. Важно только, чтобы риск был подкреплен опытом и техникой. Владимир Коккинаки — человек блестящего риска, но его риск не имеет ничего общего с безрассудством. Прежде чем поставить какой-нибудь новый рекорд, наш Кокки проведет не один десяток предварительных испытаний, тщательно изучит машину до последнего ее винтика, натренирует тело и волю и лишь тогда приступит к делу. Отсюда и получается то восхитительное совершенство, с которым Владимир Коккинаки ставит свои рекорды. Кажущаяся легкость его успехов — это легкость виртуоза, но для того, чтобы стать виртуозом, надо, как известно, работать изо всех сил, систематически, напряженно, с железным упорством.

Два года Владимир Коккинаки вынашивал в себе идею перелета Москва—Дальний Восток. На машине этого же типа он вместе со штурманом Бряндинским совершил несколько предварительных тренировочных полетов, из которых каждый требовал немалого искусства. Сперва он слетал из Москвы в Чудово и обратно, покрыв расстояние в 1.000 километров, потом из Москвы в Ейск и обратно — на 2.000 километров, потом в Свердловск и обратно — на 3.000 километров, затем в Баку и обратно — на 4.000 километров и, наконец, по трассе Москва — Севастополь — Свердловск — Москва — на 5.000 километров.

Только после того, как все виды испытаний показали совершенство машины, после того, как она была изучена самым детальным образом, когда все ее свойства, капризы и характер (а машина имеет характер!) стали ясны, Коккинаки заявил о своей готовности совершить перелет к берегам Тихого океана.

Пленительное свойство профессии летчика заключается в том, что надо уметь быть готовым в любую минуту преодолеть любое, подчас самое неожиданное препятствие, которое может появиться на пути. Радостно сознавать, что ты сам держишь в руках свою судьбу и судьбу своей машины, что от твоей личной находчивости и искусства зависит успех дела.

Владимир Коккинаки с детских лет любил преодолевать препятствия. Он ощущал подлинное наслаждение, когда перелезал через какой-нибудь высокий забор, утыканный ржавыми гвоздями по капризу оголтелого собственника. Он любил вскарабкаться на самое высокое дерево и висеть на зыбком суку, вызывая восторженный визг своих сверстников.

Работая грузчиком в Новороссийском порту, 20-летний Кокки мог, шутя и рисуясь, положить на свои широкие плечи 18-пудовый тюк с мануфактурой и итти по дощатым косткам, удивляя видавших виды портовых крючников. Впоследствии он увлекся спортом, держал рекорд Северного Кавказа по толканию ядра, участвовал в матчах по боксу, отлично бегал, мастерски плавал, ловко работал на снарядах.

Став пилотом, он избрал себе наитруднейшую специальность летчика-испытателя. Это дело требует прежде всего большого мужества и терпения.

Завод выпустил машину. Как будто бы все в порядке — детали ее сложены, мотор работает, однако до тех пор, пока не поднимешься в воздух, нельзя сказать с уверенностью, что машина хороша. Бывают самые невероятные неожиданности, и потому летчик-испытатель должен быть всегда начеку.

Многообразная практика Владимира Коккинаки насчитывает немало случаев, когда только находчивость и ловкость, соединенные с высоким мастерством, спасали его от аварии.

Находясь в хорошем настроении, Коккинаки любит рассказывать о своих рискованных приключениях.

Вот один из его рассказов.

— Однажды при испытании самолета мне сказали: «Слетай, посмотри, как убирается шасси на машине». Я полетел. Шасси убрал легко, а выпустить не могу — заело обе «ноги». Я стал делать фигуры. Но добиться, чтобы вышли «ноги», не могу. Дело близилось к вечеру. Была низкая облачность, горючее на исходе. В течение 45 минут я делал всевозможные фигуры и только «при последнем издыхании» мотора добился, наконец, того, что выбил «ноги» и сделал посадку.

— А на парашюте почему не выбросились?

— Да как сказать, — улыбается Коккинаки, — машину было жалко, а потом надеялся все же, что справлюсь с этим проклятым шасси. Ну, и справился...

Лет пять назад Коккинаки попал в перевернутый штопор и лишь у самой земли вывел из него машину, едва не вывалившись из кабины. Три года назад во время тренировки звена истребителей на машине Коккинаки при взлете оторвалась одна «нога» (половина шасси). С великим мастерством Коккинаки ухитрился сделать посадку на две точки. Во время полета по маршруту Москва — Самара на высоте 6.500 метров у него отказал кислородный прибор. Только громадная выдержка Коккинаки дала ему возможность дотянуть до поставленной цели.

Коккинаки неоднократно сам производил сложные эксперименты. Однажды он в зимнее время пошел в высотный полет на машине, не имевшей лыж. Это облегчило вес самолета на 22 килограмма, но зато создало громадную трудность при посадке. Однако Коккинаки сумел посадить колесный самолет на заснеженный аэродром, что было по справедливости оценено, как чудо.

Готовясь к скоростному перелету на Дальний Восток, Коккинаки усиленно тренировался в «слепых» полетах. Это не помешало ему, однако, перед стартом принять решение — по возможности не лететь вслепую.

— Двадцать четыре часа я должен просидеть у руля. Надо беречь силы, а слепые полеты очень выматывают. Тренировался же — на всякий случай. А вдруг понадобится!

Это характерно для стиля Коккинаки — изучать все тонкости летного искусства, ибо все может пригодиться.

И, действительно, пригодилось. Значительную часть трассы Коккинаки пришлось преодолевать вслепую.

Упорство и мужество Владимира Коккинаки, его совершенное мастерство, граничащее с виртуозностью, дали ему возможность успешно выполнить поставленное задание. Советские дальневосточные города увидели над собой красные крылья машины Коккинаки, на которых четко было написано гордое слово:

— Москва.

Вместе с Коккинаки летел штурман Бряндинский — тонкий знаток своего дела. Они пробивались сквозь облака и дождевые завесы, сквозь бури и циклоны, сквозь ночь.

Блестящей победе Коккинаки искренне порадовались славные советские инженеры и техники, снаряжавшие его самолет в далекое путешествие, — конструктор Ильюшин, инженер Петров, мастер по сборке Буксанов, механик Семенов, контрольный мастер Соколов. Их радость разделяли все работники советской авиационной промышленности, все советские летчики — доблестные собратья Коккинаки по профессии, все советские люди.

Победа Коккинаки — это не только его личная победа. Сила советской авиации заключается именно в том, что она опирается на горячую поддержку, внимание и любовь всего нашего народа.

Незадолго до отлета Владимира Коккинаки вызвал по телефону товарищ Сталин. Он спросил его по-отечески, заботливо и тепло о том, как идут дела, как он себя чувствует, когда собирается вылетать, пригласил зайти перед стартом.

Владимир Коккинаки улетел в свой замечательный рейс, окрыленный радостными чувствами, полный уверенности в том, что он точно в намеченный срок будет у поставленной цели, храня в своем сердце образ того, кто вдохновляет всех советских людей на борьбу и победы.

Сидя за рулем машины, мужественно преодолевая усталость, Владимир Коккинаки стремительно вел свою машину сквозь громадные пространства к берегам Тихого океана.

Дыхание родины согревало его.

БЕСПОСАДОЧНЫЙ СКОРОСТНОЙ ПЕРЕЛЕТ МОСКВА—ХАБАРОВСК—РАЙОН ВЛАДИВОСТОКА

* * *

Майор ВЛАДИМИР КОККИНАКИ

КОМАНДИР САМОЛЕТА «МОСКВА»

БОРЬБА ЗА СКОРОСТЬ

Борьба за господство в воздухе идет в мировой авиации по трем направлениям: высота, дальность, скорость. Несколько лет своей авиационной жизни я посвятил борьбе за высоту. Но эта моя «высотная деятельность» имела и другие цели: достижение больших скоростей и дальности в перелетах. Упорно и методично, непрерывно тренируясь и совершенствуясь, мы отвоевывали у мировой авиации один рекорд за другим. Нам приходилось много работать, потому что советская авиация вступила на мировую арену без какого бы то ни было «спортивного багажа». Многие иностранные и заграничные специалисты мира относились тогда к нам скептически.

В своих высотных полетах я преследовал прежде всего практические цели. Я не хотел идти по тому пути, который избрали себе многие летчики-рекордсмены в Европе. Они поднимаются без груза, превращая борьбу за высоту в некоторый вид спорта. Наша страна огромна, бескрайна, богата. Она нуждается в быстром, удобном, экономичном воздушном транспорте. Она также нуждается в сильных, неуязвимых боевых воздушных средствах для обороны. Я понял, что летчик на большой высоте может легко перелететь через линию фронта, проникнуть в глубокий тыл, уйти от зенитной артиллерии. Кроме этого, в воздушном бою всегда преимущество будет за тем, у кого самый большой «потолок», т. е. предельная высота полета.

В начале своей высотной тренировки, еще в 1932 году, когда я работал в Научно-испытательном институте военно-воздушных сил РККА, мы предприняли небольшой полет по маршруту Москва—Харьков на высоте 5.000 метров. Тогда эта высота казалась нам очень большой. Постепенно мы накапливали опыт и два года спустя провели второй высотный полет по маршруту Москва — Самара — Москва. Мне тогда пришлось лететь без кислорода, потому что испортился кислородный прибор. Таким образом, наряду с высотными полетами проводились и дальние полеты на больших высотах. Наша авиация сразу после достижения какого-нибудь рекордного высотного полета использует это достижение для практических нужд, повышая свою боеспособность, маневренность и техническое совершенство.

В прошлом году Советский Союз завоевал мировое первенство в дальних беспосадочных полетах. Рекорд дальности принадлежит нам. Но надо еще завоевать и скорость. Как известно, самолет, на котором Герои Советского Союза товарищи Громов, Данилин и Юмашев летели из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс, показал небольшую скорость. Наша авиация имеет все возможности для того, чтобы летать на большие расстояния, с большой скоростью.

Максимальная скорость современных самолетов определяется очень большими цифрами. Но они далеко не так показательны, как это принято думать. Например, мировой рекорд скорости полета, установленный итальянским пилотом Аджелло, равен 709 километрам в час. Этот рекорд поставлен на гидросамолете. Американец Говард Юз на сухопутной машине достиг скорости 567 километров в час. Но эти результаты достигнуты на специальных машинах, построенных только для этих рекордных рейсов. Сверхмощные моторы рассчитывались всего на несколько часов работы. Конструкция же серийных машин сложнее, ибо она рассчитывается на долгую и надежную эксплоатацию. Их моторы меньшей мощности, ибо они должны быть экономичны. Мы, советские летчики, не мыслим себе авиации без перевозки грузов — будь то пассажиры, почта, товары, бомбы. Иначе самолет будет бесполезно «утюжить» воздух. Именно поэтому уделяется так много внимания повышению скорости транспортных самолетов. Поэтому такое большое практическое значение имеют рекорды скоростных полетов серийных машин: они являются подлинным показателем мощи авиации.

В свое время мне была выделена двухмоторная машина конструкции инженера С. В. Ильюшина. Отличные летные качества этой машины я оценил сразу же, как только поднялся на ней в воздух. Каждый новый самолет требует известной доводки, как принято выражаться среди летчиков-испытателей. Конструктор задумал машину, завод осуществил эту конструкцию, а летчик-испытатель должен проверить каждую мельчайшую деталь в воздухе, дать машине надлежащую оценку. И вот в первом же испытательном полете я убедился, что этот самолет вполне пригоден и для высотных полетов, и для дальних скоростных рейсов.

На этой машине я совершил несколько высотных полетов с коммерческой нагрузкой, проверяя «потолок» и высотные возможности самолета. На этой же машине я совершил вместе со штурманом Бряндинским четыре скоростных высотных полета: Москва — Ейск — Москва, беспосадочный полет Москва — Баку — Москва общим протяжением 4.000 километров, затем Москва — Свердловск — Москва и Москва—Севастополь — Свердловск — Москва. Все это были ступени, по которым мы медленно и уверенно взбирались, добиваясь все новых и новых возможностей, выжимая из машины все новые качества. На машине подобного же типа мы совершаем наш дальний полет Москва—Хабаровск—район Владивостока и считаем, что возможности и летные качества этого самолета не исчерпаны. Мы уверены, что на этом же самолете мы можем совершить еще более дальние полеты.

В прошлом году, после перелета по маршруту Москва — Севастополь — Свердловск — Москва, я говорил, что наш самолет еще полностью не показал все свои замечательные летные качества. Я обещал изучить его возможности до конца. На заводе начали готовить новый самолет, тот самый, на котором мы совершаем перелет. Я обратился в Народный комиссариат оборонной промышленности с просьбой разрешить мне дальний полет. Мне ответили: готовься.

Усилиями советских инженеров, мастеров, рабочих самолет был собран и тщательно выверен. На нем были установлены новейшие приборы. Я много раз проверял их в воздухе, на земле, в дальних и [illegible] полетах. Когда все уже было готово и нам оставалось только выбрать наиболее благоприятную погоду для дальнего рейса, я сообщил о своей готовности в Народный комиссариат оборонной промышленности.

Прошла неделя. Я ждал ответа. Погода в июне была не совсем хорошая на трассе: было много осадков, сильная облачность,—как говорили синоптики, циклоны тянулись один за другим. Каждый день мы выезжали на аэродром, снова и снова осматривали самолет, советовались с синоптиками.

Однажды, точнее 15 июня 1938 года, я приехал домой с аэродрома усталый. В час ночи неожиданно позвонил телефон. Я снял трубку и сказал, как всегда:

— Слушаю, Коккинаки.

— Говорит Сталин. Здравствуйте! — ответил мне спокойный голос.

Я хорошо знал этот голос. Я не раз слышал товарища Сталина. Этот голос подбадривал меня в самые тяжелые минуты моей авиационной жизни. Сколько раз мне приходилось сталкиваться лицом к лицу со смертью, попадать в самые тяжелые положения, и всегда в эти минуты я вспоминал ровный, спокойный, заботливый голос товарища Сталина, который учил нас, советских летчиков, уменью и осторожности, воспитывая в нас лучшие большевистские качества, направлял наши усилия, наши стремления на благо народа. И вот в тот ночной час, когда товарищ Сталин позвонил мне домой по телефону, я сразу понял, что сейчас будет окончательно решен вопрос о нашем перелете.

— Как ваше здоровье, тов. Коккинаки? — спросил Иосиф Виссарионович.

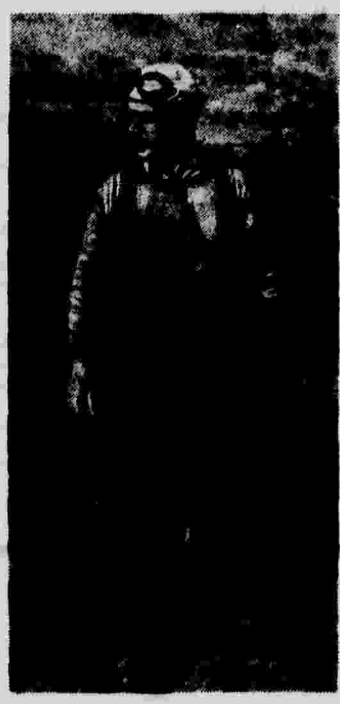
Я сказал, что чувствую себя крепким и бодрым, готов к любому рейсу, к любому перелету.

— Вы отдыхали в этом году? — снова спросил товарищ Сталин.

Я ответил, что вполне готов к полету, жду только разрешения.

— Как идет подготовка самолета к перелету? — спросил товарищ Сталин.

Коротко, стараясь не задерживать товарища Сталина, я доложил о готовности самолета, о проверке всех приборов, о возможностях машины, о всех деталях перелета. Иосиф Виссарионович начал расспрашивать о трассе—не трудна ли она, все ли продумано до мельчайших деталей.



В. К. Коккинаки на Щелковском аэродроме перед стартом.
Фото С. Коршунова.

— Конечно,— ответил я,— мы все продумали и проверили. Не беспокойтесь, Иосиф Виссарионович, успех за нами.

— Я не об успехе беспокоюсь, — ответил товарищ Сталин,— а о вас.

Я поблагодарил товарища Сталина за внимание, за непрестанную заботу, за все то, что он дал и дает мне. Иосиф Виссарионович пожелал мне успешно закончить подготовку к перелету и сказал, что так как он не сомневается в серьезности и тщательности подготовки, то решение о вылете должны принять мы сами.

— Но все же, — сказал в заключение товарищ Сталин,—перед отлетом зайдите ко мне. Мы пожелаем вам счастливого пути.

Всю ночь после этого разговора я не спал. Наступали дни, когда я должен был осуществить давнюю мечту. И с новой силой, с новой энергией начали мы готовиться к перелету.

Утром я встретил моего бессменного штурмана тов. Александра Бряндинского, с которым мы совершили все дальние скоростные полеты, рассказал ему о беседе с товарищем Сталиным. В последние дни перед полетом мы не покидали аэродром, вникая во все мелочи, много раз проверяя одни и те же детали, помня, что в авиации всегда нужна тройная проверка.

Когда самолет был уже подготовлен, мы начали выжидать наиболее благоприятную погоду. Синоптики предсказывали мало утешительного. Но я не терял надежды. Наконец, днем 26 июня с избирательного участка я заехал на Главную аэрометеорологическую станцию военно-воздушных сил РККА. Синоптики разложили передо мной свои карты. После длительного совещания мы решили назначить старт перелета на утро 27 июня.

Вечером того же дня я был принят в Кремле товарищами Сталиным и Молотовым.

— Ну, как дела? — спросил меня товарищ Сталин.

Я доложил о готовности самолета, о состоянии погоды на трассе и сообщил, что, по-моему, стартовать нужно утром 27 июня. Товарищ Сталин попросил меня рассказать о готовности машины, о моем самочувствии, о состоянии здоровья Александра Бряндинского, о трудных этапах перелета. Я сказал, что трасса нашего рейса весьма трудна, но вполне преодолима.

Товарищ Молотов просил подробно рассказать о трассе. Я сказал также и о практическом значении перелета для обороны страны. Товарищ Сталин предложил мне ни в коем случае не рисковать, при малейшей опасности прекратить полет. Я дал твердое обещание выполнить это указание. Затем мне пожелали счастливого пути, успешного окончания перелета. Я благодарил, обещая приложить все усилия, все уменье для достижения цели. Больше говорить я не мог, так как в эти минуты был сильно взволнован.

Вышел из Кремля и поехал домой. Перед полетом надо было отдохнуть и хорошо выспаться. Но уснуть долго не удавалось. Я думал о том, как много внимания уделяет товарищ Сталин нам, рядовым советским летчикам, какую огромную поддержку оказывает он мне. Вспомнилось, как в 1936 году мне поручили испытать машину такого же типа, как та, на которой я совершаю перелет в район Владивостока, только-что сконструированную инженером С. В. Ильюшиным. Испытав машину, я решил, что на ней можно побить некоторые международные рекорды высоты полета с коммерческой нагрузкой. Товарищ Сталин в ответ на мою просьбу разрешил мне лететь на побитие рекордов, и мне удалось побить два официальных мировых рекорда. Приветствие товарища Сталина, присланное мне в связи с установлением первого рекорда на самолете с коммерческим грузом в 500 килограммов, дало мне огромную зарядку и воодушевление на новые дела.

Приветствие товарища Сталина—не только поздравление с выполнением определенного задания. Я считаю, что человек, получивший такую высокую награду, всю жизнь должен стремиться вперед и выше.

Во время своей речи на приеме Чкалова, Байдукова и Белякова в Кремле 13 августа 1936 года товарищ Сталин дал мне высокую оценку. Я должен ответить на эти слова только делом, полетами, победами. Слова товарища Сталина вызвали во мне желание работать больше, упорнее. Я решил улучшить имеющиеся результаты высотных полетов и скоро завоевал еще несколько рекордов.

Я вспомнил свои встречи с товарищем Сталиным, думал о его исключительной заботе о человеке. Однажды у меня в высотном полете отказал кислородный прибор. Я успел быстро спуститься, не потеряв сознания. Товарищ Сталин знал об этом случае и, когда я просил у него разрешения совершить полет на побитие рекорда, он спросил: «А все ли в порядке с кислородным оборудованием?» Я обещал товарищу Сталину лично проверить всю кислородную аппаратуру.

Встречи с товарищем Сталиным служат для меня могучим источником новых идей, новых планов, источником энергии для их осуществления. Вот почему спокойно и уверенно я еду на аэродром и с той же уверенностью сажусь за штурвал, начиная дальний перелет.

Итак, мы отправляемся на Дальний Восток. Мы избрали так называемую северную трассу, отказавшись от старой, непрактичной, извилистой и слишком растянутой дороги. Самый короткий воздушный путь из столицы СССР к берегам Тихого океана лежит через Иваново, через Киров, над северными просторами тундры, над сибирской тайгой, забайкальскими горами, дальневосточными сопками. Это путь трудный, но самый короткий. Мы летим на большой высоте, достигая этим увеличения скорости.

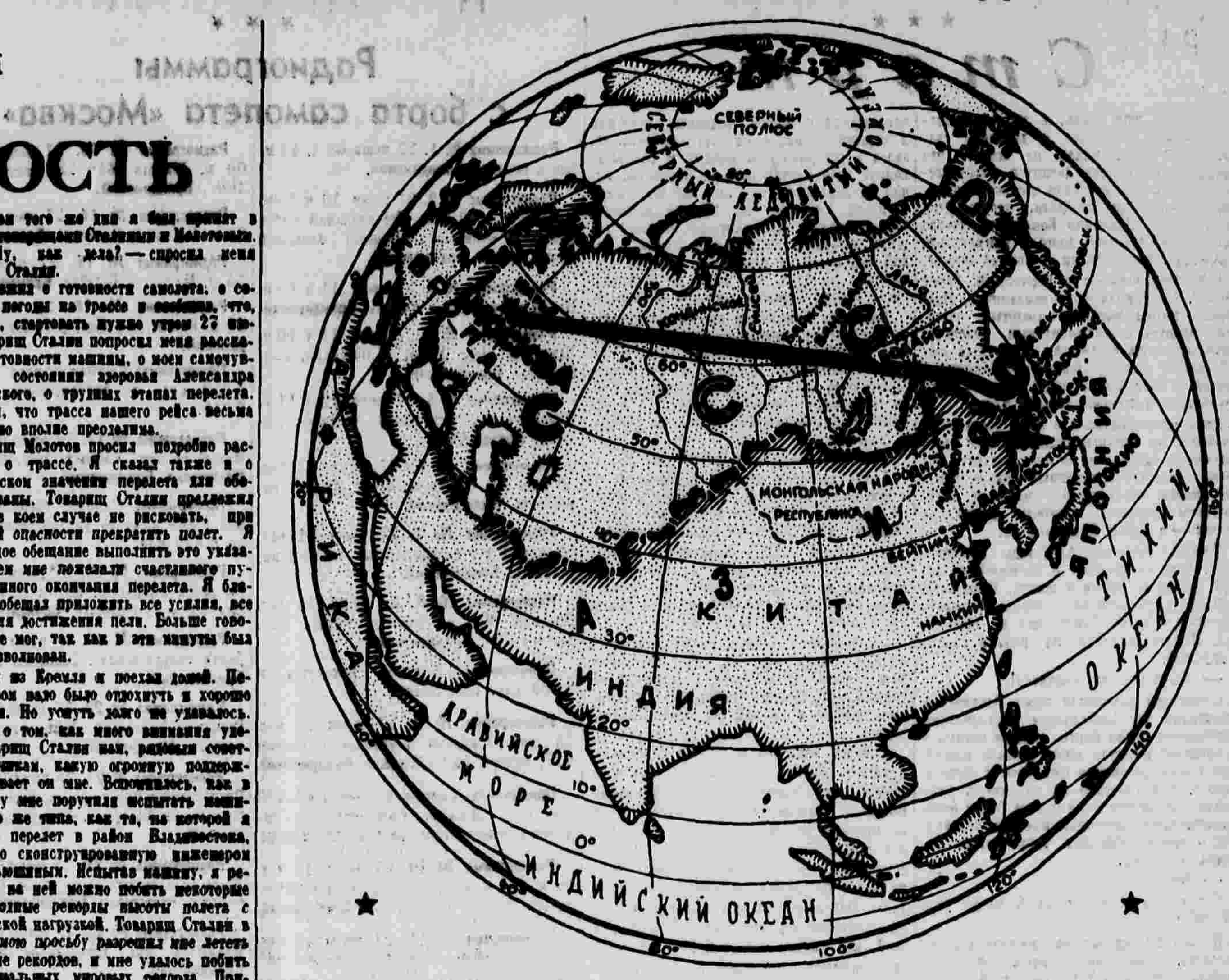
Наступил, наконец, момент, когда вся моя «высотная деятельность», неоднократные полеты на высоту пригодились, результаты этих высотных полетов практически применяются. Я и мой спутник штурман Бряндинский, который не раз обнаруживал свои замечательные навигационные способности, много летали на высоте. Эта тренировка была как бы предисловием к той основной работе, которую мы сейчас намерены осуществить во время дальнего перелета.

В 1922 году тов. Ленин, выступая на пленуме Московского совета, говорил: «Владивосток далеко, но, ведь, это город-то нашенский». Этим полетом мы хотим показать всему миру, что до района Владивостока не так уж далеко, если два рядовых советских летчика могут покрыть это расстояние за одни сутки. И мир поймет, что большевики, располагающие такими самолетами серийного производства, имеют все основания без особой тревоги говорить, что этот город, на который неоднократно уже покушались японские захватчики, — этот город навсегда останется «нашенским».

Уже не раз советские летчики поражали мир своими достижениями. Чтобы совершать такие перелеты, нужны не только храбрость и отвага. Эти качества всегда были свойственны русскому народу и свойственны всему советскому народу. Чтобы совершать такие перелеты, нужен еще определенный уровень техники, определенный уровень культуры. Это означает, что всякая авиационная победа отражает, как в зеркале, огромный рост страны — культурный и технический, отражает те грандиозные победы, которые одержаны под гениальным руководством товарища Сталина.

С именем товарища Сталина мы покидаем Москву, взяв курс на Дальний Восток. Это имя мы будем нести в своем сердце на всем нашем пути. Это имя будет всегда вдохновлять нас на новые дела и победы.

Щелковский аэродром,
27 июня 1938 г.



А. М. БРЯНДИНСКИЙ

ШТУРМАН САМОЛЕТА «МОСКВА»

ТРАССА

Одним полетом, одним беспосадочным прыжком нам предстоит пройти огромный путь от Москвы до Тихого океана. Протяжение трассы равно примерно семи тысячам километров, если считать по ортодромии, т. е. по прямой кратчайшей линии.

Когда возникла идея дальнего беспосадочного полета внутри страны, мы сразу решили лететь на Дальний Восток, стремясь показать, что серийный советский самолет располагает техническими возможностями, которые обеспечивают такой или другой, подобный ему, дальний полет.

Из столицы мы полетим через Шарью, Киров и далее до Урала. За Уралом начинается безлюдная тундра, болотистая, испещренная тропами, но в эти месяцы непроходимая. Только зимой, когда тундра покрывается снегом, можно увидеть там человека, едущего на собачьей упряжке или идущего на лыжах на охоту. Над этой тундрой от Урала до берегов Енисея мы будем лететь без всяких земных ориентиров.

За Енисеем начинается сибирская тайга. Там также редко встречаются населенные места. Над тайгой мы будем лететь до Бодайбо. После Шарьи это, пожалуй, будет первый крупный населенный пункт, лежащий на нашей трассе.

Таким образом, мы должны пролететь тысячи километров, ориентируясь исключительно по приборам, мало доверяя картам, потому что даже реки, протекающие в тундре или в тайге, нанесены часто на картах пунктиром, что означает, что топографы, проходившие когда-то в этих местах, не совсем уверены в правильности своих карт.

От золотых приисков наш путь будет пролегать над высокими горами. Знаменитый Яблоновый хребет нам придется преодолевать на большой высоте, в стороне от железной дороги. Вообще весь полет будет проходить в исключительно безлюдных местах. В этом особенность нашей трассы.

Почему мы избрали такой трудный вариант трассы? Потому что это кратчайший путь. Мы вместе с Владимиром Константиновичем Коккинаки взяли обыкновенную карту СССР, провели красную черту от Москвы до Хабаровска и решили лететь по этой прямой. От Хабаровска наша трасса совершает некоторый изгиб на юг.

Весь полет мы предполагаем провести на большой высоте, пользуясь, конечно, кислородными приборами. Вообще полеты на больших высотах с кислородом не представляют особых трудностей. Для того, чтобы спокойно работать на высоте, нужна большая тренировка и выносливость организма. Мне не раз приходилось вместе с Владимиром Коккинаки летать на большой высоте. Мы, например, вместе летели по маршруту Москва—Севастополь—Свердловск—Москва. Вылетели из Москвы, взяли курс на Севастополь, от Севастополя повернули к Свердловску и от Свердловска снова вернулись в Москву, нигде не совершая посадки. Этот полет имел большое практическое значение. Наша страна огромна. Поэтому у нас должны быть самолеты, обладающие большой скоростью и дальностью полета. Еще большее практическое значение имеет наш нынешний полет, который решает одновременно две важнейшие проблемы современной авиации: скорость и дальность.

Еще в 1931 году французские летчики Бри и Доре на самолете «Девуатин» установили международный рекорд скорости на расстояние в 10.000 километров. Они летели со средней скоростью 149,8 километра в час. При расчетах средней скорости учитывалось не только время нахождения в воздухе, но и время, затраченное на посадки и на наполнение баков горючим.

Этот рекорд французских летчиков был нами побит во время перелета на двухмоторном самолете по маршруту Москва—Севастополь—Свердловск—Москва. Однако на этом мы не остановились, продолжая подготовку к более дальнему полету. По существу полет на пять тысяч километров, осуществленный в прошлом году, испытательные полеты, которые мы совершали на тысячу километров, как и вся наша авиационная работа за последнее время, были своего рода подготовкой к тому дальнему рейсу, который совершается нами сейчас.

Главными трудностями нашей трассы я считаю, в первую очередь, ее малонаселенность, отсутствие на пространствах до полутора тысяч километров каких бы то ни было ориентиров. Сверху мы почти не увидим ни селений, ни дорог, ни городов. Условия погоды на трассе чрезвычайно разнообразны. Наша трасса пролегает и над равнинами, и над лесами, и над горами, и над плоскогорьями, и над тайгой, и над тундрой. Это разнообразие и создает пестроту метеорологических условий. Очевидно, что на протяжении такой большой трассы ждать везде хорошей погоды невозможно.

В этом сложном и трудном перелете я участвую в качестве штурмана. На штурмане в скоростном дальнем полете лежит очень ответственная задача: провести самолет точно по намеченному маршруту. Поэтому еще до старта, на земле, штурман должен сделать все расчеты, связанные с движением самолета по определенному маршруту. Мощный циклон может преградить нам путь. Тогда надо вести самолет вслепую. А слепая навигация требует большого напряжения и опыта. Малейшая ошибка в расчетах может привести к вынужденной посадке. Все усилия штурмана в таких случаях направлены к тому, чтобы не сбиться с пути. Мы, конечно, будем пробиваться сквозь мощный ярус облаков, но будут и такие моменты, когда нам придется уступать стихии, сворачивая с линии маршрута, обходя циклоны. Это не означает, что мы будем сдаваться. Наоборот, вся тактика нашего перелета основывается на том, чтобы иногда немного отступать, чтобы перехитрить природу и затем идти в новое наступление.

Мы намерены использовать все известные нам средства навигации, в первую очередь, конечно, простейшие приборы самолетовождения, дополняя этот метод в безориентирных местах астрономическими и радиоприборами. На борту самолета имеются солнечный указатель курса, радиокомпас, первоклассное оборудование для бесперебойной и постоянной радиосвязи с землей. Мы сможем в любую минуту запросить любой пункт о погоде, по радио можно будет посоветоваться с синоптиками, радио иногда нам будет помогать ориентироваться во время перелета над тундрой и тайгой.

Техническая особенность этого перелета заключается в том, что мы впервые будем совершать дальний беспосадочный рейс на большой высоте и с большой скоростью. Во время перелета по маршруту Москва—Свердловск—Москва, который был совершен 23 июня 1937 года Владимиром Коккинаки и мною, скорость была равна 320 километрам в час. Мы летели на высоте 5.000 метров и пользовались кислородными приборами. Тогда мы назвали этот полет тренировочным, испытательным и еще раз убедились, что наш самолет — отличная машина. Во время перелета по маршруту Москва — Севастополь — Свердловск — Москва, который был совершен 26 августа 1937 года, скорость была равна 325 километрам в час. Тогда на борту у нас была тонна коммерческого груза. Полет по маршруту Москва—Хабаровск—район Владивостока будет проведен в пределах такой же скорости.

Мы полетим также на большой высоте. Завоевание высоты вообще имеет большое значение для авиации, прежде всего из чисто коммерческих соображений: чем выше летит самолет, тем больше у него скорость и тем дешевле эксплоатация воздушного транспорта. При одной и той же мощности мотора скорость полета на высоте возрастает очень значительно. Увеличение «потолка» полета сулит, стало быть, колоссальные выгоды для почтового и пассажирского сообщения. Не приходится говорить о значении высоты для военной авиации.

Вот почему не случайно, что этот трудный дальний перелет осуществляет известный летчик-высотник, пионер борьбы советской авиации за завоевание высотных рекордов Владимир Коккинаки.

Мы покидаем Москву в радостный, праздничный день, когда страна только-что закончила выборы в Верховные Советы республик. Мы распрощаемся с родным городом, с друзьями, уверенные в победе. Авиационные события последнего времени наглядно показывают, что СССР, где раньше не было ни авиации, ни авиационной промышленности, сейчас вышел в первую шеренгу стран, господствующих в воздухе. Достаточно вспомнить блестящие полеты из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс, осуществленные Героями Советского Союза, чтобы ощутить мощь и силу советской авиации. Мы будем счастливы, если наш перелет принесет славу родине, во имя которой советские люди и советские летчики готовы на любой подвиг.

Щелковский аэродром,
27 июня 1938 г.

У наших крыльев—сталинский размах!

ВЛАДИМИРУ КОККИНАКИ

Гордимся мы тобой, Владимир Коккинаки,
И нашей родиной — страной богатырей!
Теперь еще сильней у нас уверен всякий,
Что будем мы летать всех дальше и быстрей,
Всех выше, всех искусней и смелее
Во славу родины, врагам ее — на страх!

Наш флот воздушный — партией взлелеян,
У наших крыльев — сталинский размах.
Гудй, мотор родного самолета,
Взвивайтесь выше, сотни новых птиц!
Чем крепче мужество советского пилота,
Тем неприступней линия границ!

Ваш В. ЛЕБЕДЕВ-КУМАЧ.

НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕМЫ

КАРТЫ РАСКРЫТЫ

Не успели английское агентство Рейтер и правительственная печать заверить общественное мнение Англии, что Берлин, Рим и Бургос вняли «гуманным» увещеваниям из Лондона и итало-германская авиация не будет больше топить английские пароходы, как получились сообщения о бомбардировке еще двух английских пароходов. К солидному счету в 14 потопленных, 13 серьезно поврежденных и 80 пострадавших пароходов прибавились пароходы «Арлон» и «Фарнхэм», при чем последний уже затонул. Больше того, под угрозой бомбардировки оказался уже не торговый пароход, а английский крейсер «Аретуза». Аппетит приходит во время еды!

Агентство Рейтер попало впросак, но нисколько не сконфузилось. За последние два года оно достаточно напрактиковалось в передержках и извращениях. Оно и сейчас нашло соответствующее об'яснение. Оказывается, Франко якобы возражает против бомбардировок английских пароходов, но иностранные, т. е. итальянские и германские, летчики не хотят ему подчиняться. Получается курьезный порочный круг, который выдает агентство Рейтер и ему подобные рупоры англо-французской реакции с головой. По версии этих же органов печати, Муссолини готов был унять мятежников, которые бомбардируют английские пароходы, но Франко не слушается. Франко тоже хочет унять итальянских и германских летчиков, но они его не слушаются.

К этому смехотворному вранью агентство Рейтер добавило новое сообщение: о том, что английское правительство до сего времени не имеет сведений об ответе Франко на английский протест против бомбардировок английских судов. Какое неосведомленное агентство! Информационное бюро фашистской Германии знает больше и публикует содержание полуофициальной ноты Франко в ответ на английский протест. Естественно, конечно, что Германское информационное бюро осведомлено об этой ноте, ибо текст ее наверняка составлялся в Берлине или в Риме. Но кто поверит, что агентство Рейтер ничего не знает об этой ноте? В чем же, однако, содержание ноты, которое, кстати сказать, разоблачает еще одну ложь агентства. Франко, т. е. интервенты, вовсе не против бомбардировки английских пароходов. Нота заявляет, что и впредь ни в малейшей мере «правительство» Франко не гарантирует безопасности английских торговых пароходов, заходящих в испанские порты. Больше того, нота, совершенно не стесняясь, называет английские судоходные компании «пиратскими» только за то, что их пароходы заходят в порты республиканской Испании, и предупреждает, что британский флаг на этих пароходах не может служить защитой против бомбардировок.

Перед лицом новых бомбардировок и ноты Франко вся сложная постройка рейтеровских измышлений, рассчитанных на то, чтобы ввести в заблуждение английское общественное мнение, рассыпается, как карточный домик. Остается только задать вопрос: зачем понадобилось это нагромождение небылиц? А для того, чтобы сделать более правдоподобной новую гнусную провокацию против Испанской республики, затеянную при активном участии того же агентства Рейтер. Требовалось во что бы то ни стало наделить добродетелями фашистов и очернить правительство республиканской Испании, приписав ему намерение бомбардировать итальянские города. Между тем и в Лондоне, и в Париже, и в Риме, и в Берлине было доподлинно известно, что испанское правительство заявило о своем намерении, в качестве ответных мер на бандитские налеты, бомбардировать Саламанку, Бургос и базы фашистов на Балеарских островах.

Игру английской дипломатии раскрыли сами же интервенты. Подбодренная провокационной кампанией английской и французской реакции против испанского народа, Италия заявила, что будет рассматривать бомбардировку мятежных баз на острове Майорка как «военные действия против Италии». Иначе говоря, Италия откровенно заявляет, что считает Майорку своей территорией. Характерно, что это заявление не вызвало протеста ни в Лондоне, ни в Париже. Если верить «Таймс», то это заявление вызвало в Лондоне «удивление» и только!

Значит ли это, что Англия и Франция готовы признать аннексию Майорки Италией? И не в этом ли основной смысл затеянной провокации? Такая версия весьма правдоподобна. Следует также обратить внимание на сообщение о подготовляющейся отправке в Испанию 40 тыс. итальянских солдат. И это — после утверждения британского плана отозвания «волонтеров»!

Упорные сторонники «невмешательства» в Лондоне и Париже всячески ищут возможности соглашения с агрессором. Чемберлен стремится создать условия, которые дали бы возможность ввести в действие англо-итальянское соглашение, а французская дипломатия надеется умилостивить Муссолини и добиться возобновления франко-итальянских переговоров, прерванных Италией. Расплачиваться за политику уступок агрессорам должна, по мысли и по планам англо-французской дипломатии... республиканская Испания.

Я. ВИКТОРОВ.

Переговоры об укреплении Аландских островов

ПАРИЖ, 27 июня. (ТАСС). «Фигаро» сообщает из Гельсингфорса, что между шведским и финляндским правительствами происходят переговоры о ремилитаризации Аландских островов. В Гельсингфорсе ожидается прибытие делегации с Аландских островов для обсуждения способов возможного аннулирования договора, запрещающего укрепление островов.

Кампания за ремилитаризацию Аландских островов инспирируется германскими фашистскими кругами, которые намерены использовать эти острова как базу для своей агрессии на Балтийском море.

На фронтах в Испании

По сообщениям ТАСС

ФРОНТ ЛЕВАНТА

По сообщению испанского министерства обороны от 27 июня, в секторе Ривесальдес мятежники повели яростную атаку при поддержке авиации и танков на позиции республиканцев. Эти атаки были энергично отражены республиканскими войсками. Точно так же была полностью отбита атака фашистов на Тосаль и Феррер. В районе Люсена дель Сид (к северо-западу от Кастельона) мятежники после предварительной воздушной бомбардировки атаковали и заняли возвышенности Кантера и Солера.

По сообщению агентства Гавас, продолжаются ожесточенные бои в районе между Вильяреаль и Онда. К западу от Вильяреаль фашисты атаковали монастырь Св. Антонио. Эта атака была отбита республиканцами. Бои продолжались на равнине близ холма Секо вплоть до Онда и Бечи. Попытка мятежников продвинуться на юг от этого района потерпела неудачу.



В секторе Теруэля республиканские войска, предприняв контратаку, снова заняли позиции близ вершины Сиернас де Муэла и Хаваламбре, усилив благодаря этому оборону Мора де Рубиэлос.

ЮЖНЫЙ ФРОНТ

В секторе Вальсекильо республиканские войска заняли 27 июня Пилон де Лос Аркос, заставив мятежников бежать в беспорядке. Республиканцы взяли в плен 13 мятежников, а также захватили 12 пулеметов, сотню винтовок и большое количество снаряжения. Бои в этом секторе продолжаются.

На других фронтах—положение без перемен.

ОТПРАВКА В ИСПАНИЮ 40 ТЫС. ИТАЛЬЯНСКИХ СОЛДАТ

ПАРИЖ, 28 июня. (ТАСС). Издающийся в Париже итальянский антифашистский еженедельник «Джустиция э Либерта» сообщает, что в Италии подготовляется отправка 40 тысяч солдат в Испанию. Часть из них уже находится в портах, ожидая посадки на пароходы. Вместе с войсковыми частями отправляется большое количество оружия и 100 трехмоторных бомбардировочных самолетов.

НОВЫЕ АРЕСТЫ ГЕРМАНСКИХ И ЯПОНСКИХ ШПИОНОВ В США

НЬЮ-ЙОРК, 28 июня. (ТАСС). Прокурор Нью-Йоркского округа Гарди сообщил, что прокуратура возобновила дополнительное расследование деятельности германских шпионов в США. В частности, расследуются причины, давшие возможность лидеру германских фашистов в США Гриблу и крупному шпиону Гуденбергу скрыться в Германию.

Прокурор сообщил об аресте агента Гестапо Фридриха Германа и лидера штурмовых отрядов «Американо-германского союза» Вильяма Бенинга.

По сообщениям печати, полиция разыскивает другого агента Гестапо — шпиона Эвальда Россберга.

НЬЮ-ЙОРК, 28 июня. (ТАСС). По сообщению агентства Юнайтед Пресс из Сан-Диего (штат Калифорния), там арестован японец Дзиитеро Цучига в то время, как он при помощи специального аппарата, снабженного телескопическими линзами, фотографировал американские военные корабли, находившиеся в военно-морской базе Сан-Диего.

ПОДРЫВНАЯ РАБОТА ГЕРМАНСКИХ ФАШИСТОВ В МЕКСИКЕ

ВАШИНГТОН, 28 июня. (ТАСС). Находящийся в Вашингтоне генеральный секретарь Мексиканской конфедерации труда Ломбардо Толедано в беседе с представителями печати заявил, что германская дипломатическая миссия в Мексике является центром фашистской пропаганды, направленной против прогрессивных мероприятий мексиканского правительства, США и демократии.

Германские фашистские агенты, орудующие в Мексике, тесно связаны с организациями германских фашистов, ведущими подрывную и шпионскую работу в США. Однако с тех пор, как германские фашисты усилили свою работу в Мексике, мексиканское правительство еще теснее укрепило свою дружбу с правительством США и другими демократическими государствами.

Пытаясь изолировать Мексику, заявил далее Толедано, германские фашисты и владельцы нефтяных компаний, у которых мексиканское правительство конфисковало собственность, распространяют провокационные слухи о том, что мексиканское правительство якобы снабжает нефтью фашистские страны. Наоборот, всем известно, что мексиканское правительство отказалось продавать нефть фашистским странам. До конфискации собственности иностранных нефтяных компаний Германия и Италия закупали большое количество нефтепродуктов в Мексике.

Толедано, между прочим, отметил различие между английской политикой и политикой США по отношению к мероприятиям, недавно проведенным президентом Карденасом. США понимают и считаются с демократической политикой мексиканского правительства. Чемберлен же, заявил Толедано, оказывает активную поддержку фашистам.

ПРОВОКАТОРЫ НЕ УНИМАЮТСЯ

«ТАЙМС» ПОДБАДРИВАЕТ ПИРАТОВ

ЛОНДОН, 28 июня. (ТАСС). Английская правительственная печать мало комментирует вчерашнее нападение итало-германской авиации на английские суда. В частности, «Дейли телеграф энд Морнинг пост» совершенно воздерживается от комментариев. «Таймс» снова призывает «к хладнокровию и твердости».

В сегодняшнем номере «Таймс» опубликовано письмо лидера либералов Арчибальда Синклера. В своем письме Синклер настаивает на том, чтобы английское правительство немедленно отозвало своего агента в Бургосе Ходжсона, выслало герцога Альба (представителя мятежников) из Лондона и предупредило генерала Франко, что права воюющей стороны не будут предоставлены «правительству», применяющему воздушные бомбардировки против мирных судов». Отвечая Синклеру, «Таймс» сообщает, что все перечисленные им предложения обсуждались английским правительством и были отвергнуты.

«Таймс» всячески пытается оправдать итало-германских интервентов. Газета заявляет, что, мол, «есть английские суда и есть «псевдоанглийские» и что между ними нужно делать различие». Газета призывает правительство обеспечить реализацию плана выделения специального нейтрального порта для захода пароходов в Испанию.

Одновременно «Таймс» продолжает выступать с провокационными заявлениями по адресу испанского правительства, делая вид, что серьезно верит в вымыслы о намерениях испанского правительства бомбардировать итальянские города. Дипломатический обозреватель «Таймс» пишет, что многие иностранные дипломаты в Лондоне были «удивлены» заявлениями итальянской печати о том, что итальянское правительство намерено защищать «итальянские интересы» на острове Майорка. Римский корреспондент «Таймс» пишет, что сообщения о согласии итальянского правительства на ограничение воздушных бомбардировок в Испании лишены всякого основания. «Был момент, — пишет корреспондент, — когда Муссолини колебался и полагал, что английское общественное мнение может заставить Чемберлена предпринять активные меры. Но теперь это сомнение исчезло, и Муссолини намерен использовать такую обстановку до конца».

Оппозиционная печать продолжает резко критиковать политику английского правительства. «Манчестер гардиан» в передовой, касаясь последних нападений на английские суда, пишет, что «никогда Англия не подвергалась такому позорному обращению со стороны ее «друзей», как теперь, когда во главе правительства находится Чемберлен».

* * *

ПАРИЖ, 27 июня. (ТАСС). Сегодняшние новые бомбардировки английских судов в испанских портах после «утешительных» басен об отказе итальянцев от нападений на иностранные торговые суда вызвали особенно оживленные комментарии во французских политических кругах. Здесь ожидают, что в английском парламенте не только оппозиция, но и многие консерваторы будут бурно реагировать на эти новые доказательства полного презрения Муссолини к увещеваниям Чемберлена.

* * *

ЛОНДОН, 28 июня. (ТАСС). Как сообщает агентство Рейтер, английское правительство до сих пор не получило доклада от своего агента в Бургосе по вопросу об ответе генерала Франко на английский протест против бомбардировок английских судов.

Однако в Лондоне опасаются, продолжает агентство, что даже если генерал Франко и отдаст распоряжение воздерживаться от бомбардировок английских судов, то все же не будет никакой гарантии, что этому распоряжению будут подчиняться иностранные летчики, находящиеся на службе у генерала Франко.

АНГЛИЙСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ОПРАВДЫВАЕТСЯ ПЕРЕД ФРАНКО

ЛОНДОН, 28 июня. (ТАСС). «Правительство» Франко, как сообщает агентство Рейтер, уведомило английское правительство, что 12 английских пароходов перевозили нелегальные грузы в республиканскую Испанию. На основании этого уведомления мятежников английское правительство провело расследование и установило, что никакого нарушения соглашения о невмешательстве в испанские дела этими судами не было совершено. Английские судовладельцы категорически отрицали, что эти суда якобы перевозили товары, запрещенные к перевозке законом 1936 г. о торговом мореплавании.

Английское правительство поручило своему агенту в Бургосе информировать Франко о результатах расследования и выразить надежду, что он не будет больше пред'являть необоснованные обвинения. Далее агентство сообщает, что на всех этих судах находились представители Комитета по невмешательству.

ЗАЯВЛЕНИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ АНГЛИЙСКИХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

ЛОНДОН, 27 июня. (ТАСС). Газета «Стар» публикует интервью своего корреспондента с представителем английских судовладельцев, ведущих торговлю с Испанией. Он заявил, что Англия в настоящее время лишилась всей торговли с испанской территорией, занятой генералом Франко. Эта торговля перешла в руки Германии. Суда, принадлежащие нейтральным странам, вытеснены из Средиземного моря в результате пиратских действий фашистов. Английские суда хотя и продолжают вести торговлю в Средиземном море, однако они подвергаются систематическим нападениям.

Представитель судовладельцев привел следующие факты: 14 английских пароходов потоплены, 13 серьезно повреждены, 80 пострадали в той или иной степени, 14 английских матросов убиты и свыше 50 ранено. Между тем английское правительство ничего не предпринимает для защиты английских судов и английских моряков.

Английские судовладельцы считают, заявил в заключение представитель, что английское правительство должно немедленно потребовать компенсации от генерала Франко за причиненный ущерб, а затем, если необходимо, применить экономические санкции и захватить суда испанских мятежников.

ТАКТИКА ФРАНЦУЗСКИХ РЕАКЦИОНЕРОВ

ПАРИЖ, 28 июня. (ТАСС). Большинство газет старается замолчать заявления итальянской и германской печати о том, что бомбардировка республиканской авиацией острова Майорка, где находятся авиабазы интервентов, была бы расценена итальянцами как «военные действия против Италии».

Только «Юманите», «Попюлер» и правая газета «Ордр» обращают внимание на эти наглые угрозы. «Юманите» пишет, что таким образом министр иностранных дел Боннэ «дал свое согласие на полный переворот в существующем положении на Средиземном море». «Пепль» пишет: «До сих пор все думали, что остров Майорка является испанской территорией. Оказывается, ничего подобного».

«Журналь» высказывает тревогу по поводу того, что британский и французский протесты в Бургосе против бомбардировок торговых судов не имели желаемого результата.

Бесчинства воздушных пиратов продолжаются

ПАРИЖ, 28 июня. (ТАСС). Агентство Эспанья сообщает, что авиация испанских мятежников вчера утром бомбардировала порт Гандиа. В порту находился английский крейсер «Аретуза».

ПАРИЖ, 28 июня. (ТАСС). Английский пароход «Фарнхэм», который вчера утром подвергся бомбардировке в порту Аликанте, затонул к концу дня.

«ГУМАННЫЕ» ЖЕСТЫ ЛОНДОНА

ЛОНДОН, 28 июня. (ТАСС). Как сообщает агентство Рейтер, английское правительство стремится ускорить организацию комиссии по расследованию воздушных бомбардировок незащищенных испанских городов.



Жители Барселоны на митинге, посвященном встрече героической 43-й дивизии республиканской армии Испании, действовавшей в Верхних Пиренеях, в тылу у мятежников.

Фото из французской газеты «Юманите».

Военные действия в Китае

По сообщениям ТАСС

В ЦЕНТРАЛЬНОМ КИТАЕ

В районе Матана (юго-западнее Дунлю) происходят ожесточенные бои. Наступающая на Матан японская колонна, численностью около 6 тысяч человек, за три дня боев наполовину уничтожена.

Начатое японцами 22 июня вторичное наступление на Дицзян (юго-западнее Уху) отбито китайскими войсками. В районе Дицзяна происходят ожесточенные бои, часто переходящие в рукопашные схватки. Несмотря на непрерывную бомбардировку, ведущуюся с восьми японских военных судов, китайцы попрежнему удерживают свои позиции. В боях за возвышенность близ Дицзяна было убито больше тысячи японских солдат. Китайцы захватили около 200 винтовок и пять пулеметов. 27 июня около Дицзяна осталось только одно японское военное судно, остальные рассеяны или потоплены китайской авиацией.

26 июня японцы безуспешно пытались высадить около Дунлю (южнее Аньцина) десант с 10 военных судов. Японские части были встречены сильным пулеметным огнем китайцев и отступили. Восемь японских катеров были забросаны ручными гранатами и потоплены.

Китайская авиация продолжает успешную бомбардировку японских военных судов, сконцентрированных на реке Янцзы. 26 июня около Сяикоу (юго-западнее Дунлю) китайские самолеты потопили одно большое японское военное судно. Два других военных судна были потоплены около Дунлю. В этот же день китайские самолеты совершили налет на японский аэродром в Аньцине, разрушив бомбардировкой четыре японских самолета.

За последние дни в Шанхай из Японии прибыло около 20 тысяч солдат.

26 июня 5 китайских самолетов появились над Шанхаем. Пролетев на небольшой высоте над Чапеем (район Шанхая), самолеты удалились в западном направлении.

В СЕВЕРНОМ КИТАЕ

В северо-западной части провинции Хэнань полк японских войск после многократных атак 25 июня ночью занял город Цзиюань.

В ЮЖНОМ КИТАЕ

26 июня 32 японских самолета снова подвергли бомбардировке Кантон-Коулунскую железную дорогу. По сведениям китайских газет, на Чжэньму и Шилун было сброшено около ста бомб. В Чжэньму убито 80 крестьян.

ОПЕРАЦИИ ПАРТИЗАН В МАНЧЖУРИИ

ШАНХАЙ, 27 июня. (ТАСС). Несмотря на карательные экспедиции японцев, партизанское движение в Манчжурии не прекращается. Недавно в Харбине японскими властями было арестовано более 300 китайцев, заподозренных в антияпонской деятельности. Многие из них были расстреляны.

Партизанское движение в Манчжурии, указывает газета, приняло широкие размеры. В северо-восточной части Манчжурии более 20 уездов находятся под контролем партизан и являются базами антияпонского движения. Крупные отряды партизан действуют в долине реки Уссури и севернее Цицикара.

В состав партизанских отрядов входят не только китайцы, но корейцы и японцы, вместе с китайцами борющиеся против японских империалистов. Отряды снабжены в достаточном количестве оружием и амуницией. Они постоянно совершают налеты на японские части, разрушают железнодорожные пути и электростанции. В северо-восточной части Манчжурии недавно партизаны разрушили железнодорожное полотно и спустили под откос японский воинский поезд с большим количеством солдат и оружия. В результате крушения было убито не менее 1.000 японских солдат.

ВОЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ В ХАРБИНЕ

ХАНЬКОУ, 28 июня. (ТАСС). Рост партизанского движения в Манчжурии усиливает тревогу японского командования. Японские военные власти об'явили в Харбине военное положение. Продолжаются массовые обыски. В город прибыли японские войска, снятые с фронта в Центральном Китае.

Из хорошо осведомленных источников известно, что во многие города Манчжурии сейчас отправляются раненые японские солдаты с различных фронтов Китая.

ВОССТАНИЕ В ТЫЛУ ЯПОНЦЕВ

ХАНЬКОУ, 28 июня. (ТАСС). Из Бейпина сообщают, что созданный японцами «восточно-хэбэйский корпус поддержания мира» 23 июня отказался выполнять приказ японцев о выступлении против китайских партизан. Японское командование выслало в район Тунчжоу (восточнее Бейпина), где расположен этот корпус, отряд японских войск для «поддержания дисциплины». Между японцами и частями корпуса произошло кровавое столкновение. На обеих сторонах много убитых.

ОБНИЩАНИЕ ЯПОНСКОЙ ДЕРЕВНИ

ТОКИО, 27 июня. (ТАСС). Газета «Кахоку Симпо» поместила статью, в которой описывает тяжелое положение японского крестьянства, в частности положение населения горных и рыбацких деревень префектуры Исигава.

Проведенные в этой префектуре обследования, пишет газета, подтверждают тяжелое положение крестьянства в Японии. Всего было обследовано 87.214 дворов. Обследование показало, что 74,4 проц. крестьян обременены долгами. Общая сумма задолженности составляет 47.172.656 иен, или, в среднем, 727 иен на каждый двор. Средний же годовой доход крестьянина едва достигает 600 иен. В 1938 году задолженность крестьян префектуры Исигава увеличилась на 8.085.858 иен по сравнению с 1937 годом.

ОБРАЩЕНИЕ ЦК КОМПАРТИИ ФРАНЦИИ К СОЦИАЛИСТАМ

ПАРИЖ, 28 июня. (ТАСС). Сегодня опубликовано письмо ЦК французской коммунистической партии к руководству французской социалистической партии по поводу создавшегося напряженного международного и внутреннего положения. В письме говорится:

«Мы считаем необходимым совместное представление наших партий правительству, а также срочный созыв комиссии по иностранным делам. С этой целью мы предлагаем вам рассмотреть возможность созыва согласительного комитета наших партий в ближайшие дни, например 1 июля».

Одновременно ЦК указывает, что согласительный комитет мог бы рассмотреть вопросы о поддержке требований государственных служащих о повышении зарплаты на 10%, о пенсиях престарелым трудящимся и др.

Письмо заканчивается указанием на то, что хотя руководство социалистической партии отклоняло неоднократные предложения коммунистов о совместных действиях, тем не менее ЦК компартии выражает надежду, что на этот раз в виду серьезности положения социалисты согласятся на скорейший созыв согласительного комитета.

Борьба австрийского народа против оккупантов

ПРАГА, 28 июня. (ТАСС). В Австрии все более и более усиливается недовольство населения режимом фашистской диктатуры. Ряд новых мероприятий гитлеровского комиссара в Австрии Бюркеля — официальное введение 10-часового рабочего дня, запрещение пред'являть какие бы то ни было требования о повышении зарплаты, подготовка к введению карточной системы на важнейшие продукты питания — вызывает активное сопротивление трудящихся. Об этом свидетельствует непрекращающаяся волна стачек и голодных демонстраций в крупных центрах страны.

Фашистские власти подавляют всякое проявление недовольства мерами жестокого террора. Общее количество арестованных в Австрии с 12 марта по 25 июня составляет, по данным пражских газет, 75 тысяч человек. В последние дни арестовано несколько сот иностранцев, в частности 700 чехословацких граждан. Продолжается усиленная «чистка» штурмовых отрядов «СА». 25 июня в Вене распущены два отряда «СА» с мотивировкой, что они «заражены марксизмом». Закрыты 2 студенческие организации. Среди руководителей католических студенческих об'единений в ночь на 27 июня произведены многочисленные аресты. В виду того, что все тюрьмы Австрии переполнены, арестованные содержатся в школах, закрытых на время летних каникул.

КАЗНИ В ГЕРМАНИИ

ПРАГА, 28 июня. (ТАСС). Лишь сейчас стало известно, что 20 июня в Германии, в гор. Цитенгальсе казнены 4 рабочих-антифашиста. Казнь держится в тайне.

На-днях в Германии ожидается массовый процесс рабочих-антифашистов, арестованных накануне готовившегося 20 мая нападения на Чехословакию. Террор, массовые аресты и казни, особенно в пограничных с Чехословакией областях, вызывают сильное возмущение среди различных слоев населения во всей Германии.

ПЕРЕЛЕТ АМЕРИКАНСКИХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ

НЬЮ-ЙОРК, 28 июня. (ТАСС). Как сообщает агентство Ассошиэйтед Пресс, 44 больших морских бомбардировщика совершили беспосадочный полет из Сан-Диего (Калифорния) до Сиэттля, покрыв расстояние в 1.200 миль (миля = 1,6 км).

Три бомбардировщика совершили вынужденную посадку, а один бомбардировщик был вынужден вернуться в Сан-Диего из-за поломки поплавков.

ПРИЕМ В ПОЛПРЕДСТВЕ СССР В ПРАГЕ

ПРАГА, 28 июня. (ТАСС). Вчера в полпредстве СССР в Праге состоялся прием. Присутствовавшим был показан советский фильм «Если завтра война». Фильм имел большой успех.

На приеме присутствовали видные государственные, общественные и научные деятели Чехословакии, в частности: министр юстиции Дерер, министр финансов Кальфус, министр социального обеспечения Печас, приматор (городской голова) гор. Праги Зенкл, начальник канцелярии президента республики Шамаль, генеральный секретарь немецкой социал-демократической партии Тауб и многие другие.

Иностранная хроника

✱ Командующий болгарским воздушным флотом полковник Бойдев прибыл по приглашению Геринга в Германию, где будет знакомиться с германской военной авиацией и авиапромышленностью.

✱ 23 июля в Копенгагене состоится конференция министров иностранных дел Бельгии, Швеции, Дании, Норвегии и Финляндии.

✱ Под Берлином разбился учебный самолет. Экипаж, состоявший из трех человек, погиб.

✱ Около Берлина во время испытаний воспламенился самолет «Юнкерс-52». Экипаж в составе 7 человек погиб.

✱ В Бирме на нефтяных промыслах вспыхнула забастовка. Рабочие требуют улучшения условий труда и повышения зарплаты.

✱ Во время автомобильной катастрофы в США, в штате Мэн, погиб видный деятель прогрессивного негритянского движения Джемс Джонсон, известный также как крупный поэт и писатель.

✱ 25 июня английский военный самолет потерпел аварию во время тумана вблизи Фолькстоуна (графство Кент). Летчики погибли. В тот же день разбился в графстве Эйр (Шотландия) учебный самолет. Летчик убит.

ГОРЯЧИЙ ПРИВЕТ

отважным сынам нашей родины — тт. Коккинаки и Брядинскому!

* * *

Крепко жмем руки товарищам!

Замечательный перелет Коккинаки и Брядинского—огромная и заслуженная победа советской авиации.

Любопытно, что этот перелет совпал по времени с перелетом, который устроили немцы по маршруту Берлин—Каир и обратно. Насколько четко, пунктуально, невзирая на плохие метеорологические условия, пролетел советский летчик Коккинаки, настолько неудачным вышел перелет, предпринятый немецкими летчиками. Их самолет долетел только до Каира. Обратно он вернуться не смог и сел в Салониках.

Велика и радостна новая замечательная победа Коккинаки, олицетворяющая мощь советской авиации и мужество ее людей. Хочется пожать руку товарищам, блестяще выполнившим этот перелет!

Герои Советского Союза: И. СПИРИН, М. ГРОМОВ, А. ЮМАШЕВ, С. ДАНИЛИН.

БЕРЛИН. (По телефону).

★

Слава бесстрашным героям воздуха!

(Из приветствия коллектива работников московского завода им. Фрунзе)

Рабочие, инженерно-технические работники и служащие завода имени Фрунзе, собравшись на митинг, посвященный беспосадочному перелету Москва — Хабаровск — район Владивостока, шлют вам, гордым соколам, бесстрашным героям воздуха, горячий привет.

Еще продолжалось ликование избирателей по случаю победы блока коммунистов и беспартийных на выборах в Верховный Совет РСФСР, как вы, замечательные соколы нашей горячо любимой родины, ринулись в беспосадочный перелет Москва—район Владивостока, чтобы решить задачу: летать выше всех, дальше всех и быстрее всех.

Мы уверены, что вы, сталинские питомцы, еще и еще раз увенчаете славой имена советских летчиков и будете готовы отразить любое наступление врага и уничтожить его на его же территории.

★

Советская авиация непобедима

(Завод «Шарикоподшипник» им. Л. М. Кагановича)

Весть об успешном завершении летчиком Коккинаки и штурманом Брядинским замечательного беспосадочного перелета по маршруту Москва—район Владивостока пришла на завод «Шарикоподшипник» им. Л. М. Кагановича в тот момент, когда во всех цехах вечерней смены происходили митинги, посвященные итогам выборов в Верховный Совет РСФСР. Сообщение о новой славной победе советской авиации вызвала бурю восторга.

Плановик тов. Максимов на митинге в цехе мелких серий сказал:

— С именем товарища Сталина шли к избирательным урнам 26 июня миллионы людей. С именем товарища Сталина совершили свой замечательный перелет летчик Коккинаки и штурман Брядинский.

— Перелет тт. Коккинаки и Брядинского,— заявил в автоматно-токарном цехе начальник смены тов. Холин, — продемонстрировал мощь и силу нашей авиации. Советские летчики всегда готовы дать достойный отпор фашистским поджигателям войны.

Величие и мощь нашей авиации

Еще одну блестящую победу одержала советская авиация. Талантливый, опытный и отважный летчик Владимир Коккинаки вместе с штурманом Александром Брядинским совершил беспосадочный перелет на двухмоторном самолете из Москвы на Дальний Восток.

Всей стране, всему советскому народу известен Владимир Коккинаки, крупнейший летчик-испытатель, завоеватель международных высотных рекордов. Советский народ высоко ценит этого летчика и выбрал его депутатом Верховного Совета СССР.

Тщательно подготовив свой труднейший перелет, Коккинаки показал снова всему миру величие и мощь советской авиационной техники. Страна, располагающая такими самолетами и такими летчиками, непобедима.

Герой Советского Союза И. Д. ПАПАНИН.

★

Гордые соколы советской страны

Передаю пламенный большевистский привет славным соколам нашей родины — товарищам Коккинаки и Брядинскому, успешно завершившим беспосадочный перелет из Москвы в район Владивостока.

Этот перелет еще раз показывает величайшие достижения и мощь советской авиации и беззаветную преданность советских людей своей родине.

Мы уверены, что наши гордые соколы— советские летчики с честью выполнят любое задание партии, правительства и вождя народов — товарища Сталина.

Депутат Верховного Совета РСФСР Г. ИЛЬИН.

★

Выдающаяся победа

Академия наук СССР *приветствует* новое блестящее достижение нашей славной авиации, *для которой не существует* никаких преград. Перелет товарищей Коккинаки и Брядинского по маршруту Москва — Хабаровск — район Владивостока, совершенный в течение суток, доказывает, что наша страна обладает летными кадрами, способными взять все от высокой советской техники.

Горячо поздравляем славных участников выдающегося перелета.

Президент Академии наук СССР акад. В. Л. КОМАРОВ.

★

Имя Сталина — знамя советской авиации

Беспосадочный перелет из Москвы в район Владивостока вплетает новую страницу в героическую книгу советской авиации. Успех этого перелета обеспечен славными соколами нашей родины—товарищами Коккинаки и Брядинским.

Перед отправлением в путь отважные *сыны нашего народа, уверенные в своей* победе, заявили, что «имя товарища Сталина — *знамя советской авиации*», а все, что связано с именем Иосифа Виссарионовича, неизменно носит в себе залог победы.

Пожелаем нашим героям благополучного возвращения и радостной с нами встречи в красной столице — Москве!

Депутат Верховного Совета РСФСР профессор М. П. КИРЕЕВ.



Штурман А. М. Брядинский целует сына Эдика. Слева: его жена Александра Григорьевна. Справа: жена летчика Коккинаки—Валентина Андреевна.

Фото С. Коршунова.

Радостная встреча в Спасске

СПАССК, 28 июня. (ТАСС). В этот день в районах Приморья ждали посадки воздушного корабля, на котором Коккинаки и Брядинский совершали свой героический перелет. Когда самолет «Москва» находился за 400 километров от Хабаровска, с ним была установлена радиосвязь.

Собравшееся в Спасске население с нетерпением поглядывало на слегка облачное небо. Около 16 часов по местному времени было получено из Имана сообщение, что самолет *«Москва» проследовал курсом на* восток. Проходят томительные минуты ожидания. Наконец, в 16 часов с севера донесся шум моторов. В 16 час. 09 минут на *горизонте показалась могучая краснокрылая птица,* ведомая сталинскими посланцами. На своих крыльях она гордо несла имя столицы советской родины. Воздушный корабль прошел над городом, развернулся и пошел на посадку.

Грандиозный беспосадочный перелет закончен. Задание партии и правительства выполнено блестяще. Тепло, с большой радостью встретили собравшиеся славных водителей самолета «Москва»—Коккинаки и Брядинского.

Весть о прибытии летчиков молниеносно облетела город. Женщины пришли с огромными букетами цветов приветствовать отважных сынов родины. Каждому хотелось крепко пожать руку тем, кто проложил самую короткую трассу от Москвы до берегов Тихого океана.

— Машина в этом большом перелете,— говорит тов. Коккинаки,—показала замечательные качества. Хорошо поработал конструктор Сергей Владимирович Ильюшин. Большое спасибо ему и коллективу авиазавода, давшим советским воздушным силам *прекрасный самолет. Эта машина может поднять больший груз и пролететь еще дальше. Моторы работали безукоризненно.* Мы рады рапортовать партии и правительству, любимому Сталину о выполнении задания. Мы в любую минуту готовы вылететь в любом направлении, если этого потребуют партия, правительство, товарищ Сталин.

Сразу по окончании перелета товарищи Коккинаки и Брядинский отправили телеграммы об успешном окончании перелета товарищу Сталину, руководителям партии и правительства.

Вечером штурман Брядинский вместе со спортивной комиссией осмотрели машину, сняли приборы и самолет запломбировали, установив около него охрану.

В 9 часов вечера в кино состоялся многолюдный митинг, посвященный благополучному завершению перелета.

Завтра герои *предполагают выехать во* Владивосток.

ФЛАГМАН ВОЛЖСКОГО ФЛОТА

АСТРАХАНЬ, 28 июня. (Спец. корр. «Правды»). *«Степан Разин»* справедливо считается флагманом волжского нефтеналивного флота.

В 1932 году на всесоюзном соревновании водников команда судна получила переходящее знамя «Правды» и с тех пор не выпускает его из своих рук. В нынешнем году первые три рейса «Степан Разин» закончил досрочно. Вчера нефтевоз закончил июньскую программу. До конца месяца команда обязалась перевыполнить план на 9 тысяч тонно-километров.

Дружная и сплоченная команда нефтевоза одна из первых начала борьбу с предельчеством на речном транспорте, борьбу за стахановские методы работы, за увеличение скорости погрузки.

Большая заслуга в этом принадлежит капитану судна, орденоносцу тов. Н. И. Чадаеву. Сейчас тов. Чадаев работает капитаном-наставником в Наркомводе. Новый капитан «Степана Разина» — старейший водитель *волжских караванов* тов. С. Ф. Чесноков. Во флоте он работает 45 лет.

Многих людей вырастили тт. Чадаев и Чесноков. Немало бывших рядовых работников стали теперь механиками, помощниками капитанов, директорами судоремонтных заводов и т. д.

Навигацию «Степан Разин» проводит без аварий и без простоев. В команде судна—37 человек, из них 22 стахановца.

М. ГУЛЬБИНСКАЯ.

II С'ЕЗД КП(б) КАЗАХСТАНА

АЛМА-АТА, 28 июня. (ТАСС). II с'езд коммунистической партии (большевиков) Казахстана созывается 3 июля.

В повестке дня с'езда — отчет Центрального *комитета* КП(б) Казахстана, *отчет* ревизионной комиссии, выборы Центрального комитета КП(б) Казахстана и ревизионной комиссии.

XII ПАРТИЙНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЛЕНИНГРАДСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА

ЛЕНИНГРАД, 28 июня. (Корр. «Правды»). Сегодня в Доме Красной Армии им. С. М. Кирова открылась XII окружная партийная конференция Ленинградского военного округа.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ЭКЗАМЕНЫ В ВУЗАХ

Сегодня в высших учебных заведениях Союза заканчивается экзаменационная сессия. Советские вузы выпустят 95.000 человек, которые получат дипломы инженеров, педагогов, врачей, агрономов и т. д.

Выпускные государственные экзамены показали значительный рост знаний и практических навыков советского студенчества.

Многие выпускники сдают проекты, имеющие большой теоретический интерес и практическую ценность для промышленности. Студент Томского индустриального института, дипломник Бузенко, например, защитил технологический проект сварки специальных сталей, из которых изготовляются конструкции Дворца Советов. Студентка Ленинградского химико-технологического института Белявская выполнила проект получения нафталина из нитро-нафталина. Это очень важная техническая проблема, интересующая многие анилино-красочные заводы. (ТАСС).

КОМСОМОЛЬЦЫ ЕДУТ В ДОНБАСС

ДНЕПРОПЕТРОВСК, 28 июня. (Корр. «Правды»). ЦК КП(б)У недавно обратился к комсомольцам Украины с призывом организовать отряд молодежи для работы в шахтах Донбасса. Этот призыв нашел горячий отклик у молодежи Днепропетровщины. Сегодня в Днепропетровск прибыли из разных районов области 600 комсомольцев, которые едут на работу в Донбасс.

Вечером в Большом театре оперы и балета состоялись теплые проводы будущих шахтеров. Сегодня ночью специальным поездом они отправляются в Донбасс.

НАУЧНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ НА ЭЛЬБРУС

Через несколько дней первые группы Эльбрусской экспедиции Академии наук СССР соберутся на своей исходной базе— в селении Терскол, на высоте 1.800 метров над уровнем моря. В экспедиции этого года (пятой по счету) участвует около 40 научных работников.

Экспедиция состоит из двух основных групп научных работников — физиков и биологов. Часть физиков будет изучать космические лучи. *Ни состав, ни природа* этих лучей до сих пор не выяснены. Однако известно, что космические лучи на большой высоте имеют совершенно другую природу, чем на уровне моря. Исследование космических лучей предполагается провести в этом году не только на «Приюте девяти», но и на седловине — на высоте 5.300 метров над уровнем моря. Другая часть физиков займется изучением стратосферы и верхних слоев атмосферы.

Вторая группа, состоящая из биологов Всесоюзного института экспериментальной медицины, будет изучать влияние высоты на жизнедеятельность организма человека.

Ученый секретарь Эльбрусской экспедиции В. И. ВЕКСЛЕР.

82 МЛН РУБЛЕЙ ДОХОДА ОТ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЗАЙМОВ

СВЕРДЛОВСК, 28 июня. (Корр. «Правды»). За две сталинские пятилетки трудящиеся Свердловской области подписались на государственные займы на 835 миллионов рублей. Только за три года держателям облигаций выплачено выигрышей и процентов на сумму 82.348 тысяч рублей.

Огромные суммы от займов отчисляются в местный бюджет. Они идут на культурное, социальное и хозяйственное строительство районов и городов. За три года в местный бюджет области поступило от займов 43.017 тыс. рублей. В этом году в местный бюджет поступит 22.362 тысячи рублей.

КОЛИЧЕСТВО МЕСТ В РОДИЛЬНЫХ ДОМАХ УКРАИНЫ УДВОИЛОСЬ

КИЕВ, 28 июня. (Корр. «Правды»). Более 130 миллионов рублей выдано многодетным матерям на Украине за два года, прошедших со времени опубликования постановления правительства о запрещении абортов, увеличении материальной помощи роженицам и т. д.

До опубликования постановления правительства в городах Украины было 6.082 родильных койки, в селах—3.698. Сейчас количество коек и в городе и на селе удвоилось.

В республике — более 800 женских и детских консультаций, свыше 400 молочных кухонь. Кроме постоянных яслей, *имеются и сезонные. Ими будет обслужено* в нынешнем году до полутора миллионов колхозных ребят.

ОПТОВАЯ ЯРМАРКА

Вчера в здании бывш. ГУМ открылась московская областная оптовая ярмарка. С'ехались представители 235 торговых и промышленных организаций. Уже в первый день ярмарки поступило предложений на продажу товаров свыше чем на 60 миллионов рублей. В большом ассортименте — товары пищевой промышленности. Много культтоваров и хозяйственных изделий.

В середине дня было заключено 35 сделок на общую сумму до 2 млн рублей.

На ярмарку прибыли представители Воронежского, Ярославского, Горьковского и других торгов. (ТАСС).

Письмо в редакцию

Книги для детей

Правительство еще в 1936 году указало на полнейшее невнимание Наркомпроса к делу развертывания школьных библиотек. Наркомпрос РСФСР и Детиздат ЦК ВЛКСМ обязаны были обеспечить каждую школу книгами для внешкольного чтения.

В прошлом 1937 году школы недополучили более десяти миллионов книг по вине Детиздата и организаций, снабжающих издательство бумагой. История повторяется и в текущем году. За 5 месяцев 1938 года Детиздат ЦК ВЛКСМ дал пока школьным библиотекам лишь два миллиона книг из 18 миллионов годового плана.

Детиздат обвиняет во всем Наркомат *лесной промышленности. Директор* Детиздата тов. Андреев оправдывается тем, что *Союзбумсбыт* уже в первом квартале недодал издательству 370 тонн бумаги. Это отставание продолжается. Таким образом, уже с первых месяцев издания детских книг серии «Школьная библиотека» план не выполняется.

Получат ли школьники и школьные библиотеки к новому учебному году необходимые книги? Детиздат ЦК ВЛКСМ обязан перед лицом всей общественности четко сказать, когда же он выполнит свои обязательства.

Депутат Верховного Совета СССР И. АРТЮХИН.

ПРОБЕГ ГАЗОГЕНЕРАТОРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Заканчиваются приготовления к большому пробегу газогенераторных автомобилей (см. «Правду» от 5 июня 1938 г.). Окончательно определен маршрут пробега, превышающий 10.000 километров. Завершены основные работы по подготовке машин.

В пробеге примут участие 12 грузовых газогенераторных автомобилей (10 древесных и 2 древесноугольных). Эти машины подготовлены Московским автозаводом имени Сталина, Горьковским автозаводом имени Молотова (конструкция Научного автотракторного института) и главным управлением лагерями НКВД. Кроме того, для обслуживания автопробега выделено 5 автомобилей с бензиновыми двигателями (в том числе 2 легковых «М-1»).

Общее количество участников пробега достигает 60 человек. Среди них—работники Московского и Горьковского автозаводов, промакадемий им. Сталина и им. Л. М. Кагановича, Научного автотракторного института. Водитель одной из машин—командор известного женского автопробега тов. Волкова.

Командором автопробега газогенераторных автомобилей назначен тов. А. А. Никаноров — слушатель Промакадемии имени Сталина.

СПОРТ

Праздник на стадионе «Динамо» отменен. Назначенный на сегодня спортивный праздник на московском стадионе «Динамо» отменяется. Состоится лишь футбольный матч между динамовскими командами Москвы и Ленинграда, который начнется в 8 часов вечера.

Велокросс на первенство Москвы. В Сокольническом парке культуры и отдыха вчера состоялся велокросс на первенство Москвы, посвященный 20-летию ленинского комсомола. В кроссе участвовало около ста велогонщиков спортивных обществ «Динамо», «Спартак», «Буревестник» и др. Первым к финишу пришел представитель общества «Буревестник» тов. Хохлов, покрыв расстояние в 50 километров за 1 час 42 минуты 59 сек. У женщин первенство завоевала тов. Ларионова («Динамо»). 20 километров она прошла за 47 мин. 14 сек.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Несчастный случай. Позавчера на строительстве нового дома по шоссе Энтузиастов (Москва) рабочие И. Сепрасов и С. Волков бетонировали балкон 4-го этажа. Балкон обвалился. Сепрасов и Волков упали на землю. В тяжелом состоянии они доставлены в больницу имени Боткина.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ.

ПЕРВЫЕ ОТКЛИКИ ЗА ГРАНИЦЕЙ

ЛОНДОН, 28 июня. (Соб. инф. «Правды»). Печать сообщает о полете советских летчиков Коккинаки и Брядинского из *Москвы в район Владивостока без посадки.* Газеты подчеркивают, что перелет был совершен в течение 24 часов.

* * *

ПАРИЖ, 28 июня. (Соб. инф. «Правды»). В газетах опубликовано сообщение Гавас о том, что советский летчик Коккинаки со штурманом Брядинским «осуществили прямой беспосадочный полет» Москва—район Владивостока, покрыв все расстояние *в течение суток. Агентство* указывает, что летчики прислали из Спасска телеграмму, адресованную товарищам Сталину, Молотову, Кагановичу, Ворошилову и Ежову и сообщающую о завершении их перелета.

МЕТАЛЛ ЗА 27 ИЮНЯ

(в тыс. тонн)

	План	Выпуск	% плана
ЧУГУН	44,5	40.2	90.4
СТАЛЬ	55.4	52.0	93.8
ПРОКАТ	42,3	38,3	90.7

УГОЛЬ ЗА 27 ИЮНЯ

(в тыс. тонн)

	План	Добыто	% плана
по СОЮЗУ	383,0	346.3	90,4
по ДОНБАССУ	232,0	214,5	92,4

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 27 ИЮНЯ

	План в штуках	Выпущено	% плана
Автомашин грузовых (ЗИС)	223	223	100,0
Автомашин легковых (ЗИС)	13	13	100,0
Автомашин грузовых (ГАЗ)	419	421	100,5
Автомашин легковых «М-1»	81	81	100,0

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

27 июня на железных дорогах Союза погружено 91.703 вагона — 100,8 проц. плана, выгружено 97.327 вагонов — 105,5 проц. плана.

Москва—Хабаровск—район Владивостока

РАССКАЗ ШТУРМАНА А. БРЯНДИНСКОГО

◇ ◇ ◇

СПАССК, 28 июня. (ТАСС). *В беседе с* корреспондентом ТАСС штурман самолета «Москва» тов. Брядинский рассказал о том, как проходил героический перелет Москва—Хабаровск—район Владивостока.

— Идея перелета не нова. Владимир Константинович Коккинаки подготовлял его давно. Основная задача, которой добивался Владимир Константинович,—повышение скорости, дальности и грузопод'емности машины. Самолет «Москва» доказал, что он обладает всеми этими качествами. Сделанная на наших заводах, нашими людьми, машина за сутки покрыла расстояние в 7.600 километров по маршруту Москва— район Владивостока. *Материальная* часть была подготовлена к перелету прекрасно. Мы были совершенно спокойны. Весь путь она работала безотказно.

Собираясь в перелет, мы ожидали подходящей погоды на всей трассе. Однако *было трудно ожидать ее на всем протяжении* такой огромной трассы. Наконец, нам сообщили, что погода сносная. Мы стартовали.

Сразу же за Ивановом нас встретили густые облака, проливной дождь. Владимир Константинович вел самолет бреющим слепым полетом, снижаясь до 30 метров над землей. Так мы летели на расстоянии около 300 километров, почти вплоть до Кирова. Это был самый тяжелый участок перелета.

Наконец, мы вырвались и перевалили через Уральский хребет. До Оби шли под облаками. Сквозь прорывы облаков видели дремучую тайгу, реки, озера. Шли над северной, пустынной, мало заселенной местностью. Вылетая из Москвы, мы рассчитали, что будем лететь все время при дневном свете. Так и получилось. В районе Подкаменной Тунгуски встретили летнюю полярную ночь.

Пройдя Подкаменную Тунгуску, снова попали в [illegible]. В районе Бодайбо поднялись на высоту до 7 тысяч метров. Внизу были горные хребты. Здесь пришлось итти на значительной высоте. Внизу—высокие остроконечные скалы, в ущельях—густой туман, иногда закрывавший от нас горы.

В районе Рухлово установили радиосвязь с Хабаровском. Через 12 минут нам передали, что над Хабаровском—многоярусная десятибалльная облачность. Подходя к финишу, мы должны были пробить эту облачность. Пробившись к Татарскому проливу, стали обсуждать место посадки. Нам рекомендовали Спасск. Решили итти сюда и вскоре благополучно приземлились.

Оглядываясь на пройденный путь, должен сказать, что он был чрезвычайно трудным и сложным. За сутки мы пролетели 7.600 километров в тяжелых метеорологических условиях. Наиболее тяжелый участок пути проходил над пустынными, необжитыми местами, где о посадке и думать было нельзя. Шли в условиях жаркого лета, а в районе Витима встретили зимние пейзажи.

Сквозь дождь, густые туманы мы шли к финишу, выполняя задание партии и правительства. Несказанно рады, что это ответственное задание выполнено, о чем мы уже сообщили правительству.

Несколько слов хочу сказать о работе связи. Связь работала отлично. Радиоприборы работали на протяжении всего пути прекрасно. А в полете хорошая связь — это все. Наши аппараты были просты, мощны, точны.

Мы бесконечно рады, что выполнили задание партии и правительства, любимого Сталина. Будем неустанно работать и дальше, на деле доказывая, что советская авиация, советские машины и советские летчики будут летать дальше, быстрее и выше всех.

ПРОГРАММЫ ОСНОВНЫХ РАДИОПЕРЕДАЧ ЦЕНТРАЛЬНОГО ВЕЩАНИЯ с 29 по 30 июня

29 ИЮНЯ. Ст. им. Коминтерна: 11.00 — Передача для домохозяек. 12.15—Популярный симфонич. концерт. 18.30 — Ответы на вопросы радиослушателей о международном положении. 18.45—Беседа «Культурно-бытовое обслуживание колхозников во время уборки урожая». 19.30 — Лит. передача—«В гостях у Джамбула». 20.00 — Концерт по заявкам. Ст. ВЦСПС: 11.30—Беседа «Всесоюзная книжная палата». 17.00 — Испанская революционная поэзия. 20.15—Оперетта Дунаевского «Золотая долина».

30 ИЮНЯ. Ст. им. Коминтерна: 11.00—Выступление депутата Верховного Совета СССР профессора Образцова «СССР — могущественная железнодорожная держава». 12.15—Концерт для Дальнего Востока. 14.30 — Международное обозрение. 15.00 — Эстрадная передача. 16.00 — Л. Толстой — «Хаджи-Мурат». 18.30 — Беседа «Торжество сталинского блока коммунистов и беспартийных». 19.45—Передача, посвященная Федору Волкову. 21.00—Популярный симфонич. концерт. Ст. ВЦСПС: 11.30 — Беседа «По-боевому готовиться к уборке урожая». 12.15—Концерт для детей. 13.15 — Новинки советской литературы. 13.45—Концерт советской музыки. 14.30—Концерт «Творчество М. А. Балакирева». 16.00—Монтаж оп. Бизе «Джамиле». 19.30—Концерт. 20.15—Оперетта В. Александрова «Свадьба в Малиновке». Ст. РЦБ: 19.00—Литературная передача: М. Кольцов «Испанский дневник».

СЕГОДНЯ В ТЕАТРАХ:

МАЛЫЙ — На берегу Невы; КАМЕРНЫЙ — Кочубей; ТЕАТР им. НЕМИРОВИЧА-ДАНЧЕНКО (в помещен. театра Аквариум) — Дочь Анго; РОСТОВСКИЙ ТЕАТР им. ГОРЬКОГО п/р. Ю. А. Завадского (в пом. т-ра Революции) — Любовь Яровая; ПЕРВЫЙ РАБОЧИЙ (в пом. т-ра Аквариум)—Как закалялась сталь; ТЕАТР ЛЕНСОВЕТА — Благочестивая Марта; САРАТОВСКИЙ ДРАМТЕАТР им. КАРЛА МАРКСА (в пом. филиала МХАТ)—Анна Каренина; ПЛАНЕТАРИЙ — Джордано Бруно. Нач. в 9 ч. веч.

ЭРМИТАЖ — ОПЕРЕТТЫ — Золотая долина.

ЦПКиО—ДРАМТЕАТР—оп. Малого т-ра — Коварство и любовь. Нач. в 8 ч. веч.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. [illegible] Справочное бюро — Д 3-15-[illegible]; Партийного — Д 3-10-86; Сельскохозяйственного — Д 3-10-68; Экономического — Д 3-11-84; Иностранного — [illegible]; Д 3-11-66; Информации — Д 3-15-60; Писем — Д 3-15-60 и Д 3-32-71; Обзоров печати — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-12; Местной сети — Д 3-10-67; Литературы и искусств — Д 3-11-97; Критики и библиографии — Д 3-10-[illegible]; [illegible] — Д 3-10-83; Малотиражного — Д 3-32-[illegible]; Секретариата редакции — Д 3-15-64. Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам: Д 3-30-61 или Д 3-32-46.

Уполномоченный Главлита № Б—40654. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 515.